

35000 de „cai” pentru un record

În dimineața zilei de 5 octombrie 1983, Richard Noble, un londonez de 37 de ani, a stabilit pe o pistă de argilă din deșertul Black Rock (Nevada) un nou record mondial de viteză terestră: 1020,406 km/h. Pentru a realiza această performanță, Noble a utilizat un vehicul special, cu patru roți, numit **Thrust 2**, propulsat de un motor reactiv Rolls-Royce Avon 302.

După cum mărturisește pilotul, Thrust 2 și viteza obținută cu ajutorul lui constituie punctul culminant al unui program demarat

în 1974, al cărui scop a fost doborârea recordului lui Gary Gabelich (1001,683 km/h) stabilit în 1970, și reînscrierea în palmaresul piloților britanici a unei performanțe monopolizată, din 1964, de către recordmenii americani.

Ultimul englez care își înscrisese numele pe lista acestui record fusese Donald Campbell. Conducând o mașină propulsată de o

turbină cu gaze, numită **The Blue Bird**, Campbell realizase, la 16 iulie 1964, pe pista Eyre, din albia unui fost lac australian, viteza medie de 648,728 km/h. Record rămas în vigoare foarte puțin timp, până în toamna aceluiași an, când el a fost doborât de americanul Art Arfons (703,020 km/h). După Arfons, americanii n-au mai cedat acest record, îmbunătățindu-l mereu prin frații Summers,



Walt Arfons, Craig Breedlove și, în sfârșit, Gary Gabelich.

Primul vehicul al lui Noble, **Thrust 1**, proiectat de constructorul de avioane John Ackroyd, a văzut lumina zilei într-un garaj particular. El era echipat cu un rector Rolls-Royce Avon 210, iar testele au avut loc pe o pistă de antrenament a aviației militare britanice. Din păcate, operațiunea s-a încheiat cu un accident, în care mașina a fost distrusă. După o pauză de câțiva ani, Noble și Ackroyd au construit un alt exemplar, **Thrust 2**, mult mai bine profilat aerodinamic, echipat cu un motor mai puternic (Rolls-Royce Avon 302).

Probele din America cu Thrust 2 au avut loc în 1980 și 1982, pe cunoscuta pistă Bonneville Salt Flats, din vecinătatea munților Utah. Timpul nefavorabil a stînjinit însă munca lui Noble și viitorul recordman s-a întors în Anglia fără a-și fi realizat dorința.

În toamna următoare, Noble, împreună cu mașina de record și cu echipa sa au trecut din nou Oceanul, dar nu s-au mai oprit la Bonneville, ci pe pista de argilă Black Rock din Nevada. Acolo, în dimineața zilei de 5 octombrie, el a reușit, în sfârșit, să doboare recordul lui Gabelich, realizînd viteza medie de 1019,468 km/h, măsurată pe distanța de o milă, și de 1020,406 km/h, pe distanța de un kilometru.

Regulamentul recordului precizează, printre altele, că o nouă performanță, pentru a fi omologată, trebuie s-o depășească pe cea veche cu 1%. Lui Noble îi trebuiau, așadar, în plus, peste media lui Gabelich, 10 km și cîteva metri. Sporul a fost însă mai mare (peste 18 km) și, prin urmare, pilotul englez a devenit el, în mod oficial, după o pauză de 13 ani, „cel mai rapid om pe patru roți”.

Readucerea în Anglia a acestui record a costat în jur de 4 milioane de lire sterline, efort financiar făcut de 113 sponsori, printre care Initial Services, Castrol, Trimite, Plessey, Loctite, Champion etc. etc.

„Fuselajul” lui Thrust 2 s-a realizat din foi de aluminiu și, în partea frontală, din fibră de sticlă, plasate pe un șasiu din țeavă rectangulară. Reactorul Rolls-Royce Avon 302, luat din aviație, de la aparatele de vînătoare Lighting, a fost plasat în poziție centrală, avînd de o parte și de alta cîte un post de pilotaj și cîte un rezervor de carburant, cu un total de 279 litri de kerosen. Avon 302 a dezvoltat, pe parcursul distanței în care s-a obținut viteza de vîrf, o forță de împingere echivalentă cu 35.000 C.P. Echipat cu roți înguste, în întregime metalice (fără anvelope), Thrust 2 a realizat frînarea prin frînele Lucas de la fiecare roată, prin două parașute și prin frîna de motor. Pentru oprirea vehiculului, după ieșirea din zona de cronometraj, a fost necesară o distanță de 16 km!

Primele recorduri absolute de viteză te-

restră, cu automobilul, s-au întreprins la sfîrșitul secolului trecut, iar în anul 1899, belgianul Camille Jenatzy a fost primul care a depășit viteza de 100 km/h. Mașina belgianului, echipată cu motor electric, se numea **Jamais contente** (niciodată mulțumită) și acest nume a rămas ca o deviză pentru cei angajați, de-a lungul anilor, în corectarea permanentă a acestui record de viteză.

S-a ajuns acum aproape de limita vitezei sonice, iar în 1979, un cascador american,



Stan Barrett, a și trecut acest prag, fără însă ca recordul său (1190,122 km/h) să poată fi omologat, deoarece el reprezenta rezultatul unei singure curse, într-un singur sens al pistei. Va încerca Noble să realizeze el ceea ce i-a scăpat lui Barrett? Englezul n-a făcut nici o afirmație în acest sens. Există însă unele indicii că pregătiri pentru spargerea zidului sonic, la nivelul scoarței terestre, se întreprind și dincolo de Ocean și dincolo de Canalul Mîneii. Printre cei ce vor încerca din nou să doboare acest record, nu se va mai înscrie Gary Gabelich: pilotul american, în vîrstă de 46 de ani, și-a pierdut viața, în ianuarie 1984, într-un banal accident de motocicletă, survenit pe o șosea din California.

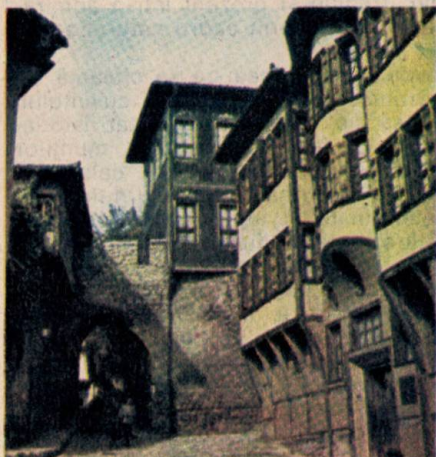
Dumitru SOMUZ

turism

PLOVDIV

PORTRET SENTIMENTAL

„Cu greu ți-ai putea închipui o așezare mai fericită ca a acestui oraș”, nota poetul francez Alphonse de Lamartine. Entuziasmul său nu era gratuit. El a și locuit în Plovdiv în 1833, iar casa în care a stat și a lucrat este azi muzeu — unul din



cele șapte muzee ale orașului. Atras de Levant, de pitorescul parfumului oriental, care pentru un romantic reprezenta exotism și culoare, Lamartine a colindat sud-estul european lăsând însemnări și despre Tulcea și Dobrogea noastră. Își stabilise „cartierul” la Plovdiv, unde a găsit o atmosferă inspiratoare pentru prelucrarea datelor culese în orient.

„Atmosfera” nu s-a pierdut nici azi, când Plovdiv a devenit al doilea mare oraș al Bulgariei, important centru economic, cultural și turistic, punct de polarizare a comerțului mondial prin marele târg internațional care se desfășoară aici din doi în doi ani, începând din anul 1933. Așadar, tradiție și prezent într-o admirabilă armonie, într-un cadru natural seducător.

Plovdivul este ceea ce se cheamă un oraș frumos în toată puterea cuvântului. Și ca să fie așa l-au favorizat istoria, clima, solul fertili, vecinătatea munților Rodope și a fluviului Marița, cele șase coline din vest (majoritatea cu nume turcești terminate în *tepe* = colină) pe care se catără — termenul este exact ales — cele mai pitorești cartiere.

Este o carte de vizită succintă, dar îndeajuns pentru a trezi interesul. Cine străbate Bulgaria cu automobilul, nu trebuie să ocolească acest oraș situat în partea de vest a Cîmpiei tracice, pe ambele maluri ale fluviului Marița. Plovdivul depășește cu mult relațiile ce se dau în prospecte sau ghiduri.

La baza urbei stă așezarea tracă **Ev-molpias**. Apoi, Filip al II-lea al Macedoniei (tatăl lui Alexandru cel Mare) a creat aici un oraș fortificat pe care l-a numit după sine: Philippopolis, oraș opulent, cu zidiri impunătoare, cu mozaicuri de mari dimensiuni, despre care vestigiile stau mărturie. L-au cucerit cu greu romanii și l-au botezat **Trimontium**, după cele trei masive muntoase din apropiere. Au venit apoi bizantinii, slavii și turcii. Acesta din urmă i-au zis **Felibe**. Era în Rumelia de est, care mai târziu (1885) s-a unificat cu cnezatul bulgar. Toată această istorie, concentrată în câteva fraze, agitată, cu prea puține perioade de liniște, a lăsat urme — vizibile și invizibile. Urmele ei, în care se interferează influențe specifice, construiesc acea „atmosferă” care îl seduce pe turist (înțelegând prin acest termen pe orice vizitator).

Alături de orașul modern, elegant înscris în peisaj, în deplină armonie cu el, definindu-i personalitatea trăiește orașul vechi — cartierele de pe cele trei coline din vest. Din depărtare, ochiului îi apare fantezistul joc de linii ale acoperișurilor suprapuse parcă, datorită pantelor pe

care casele se urcă treptat. O dispoziție mediteraneană, în amfiteatru, cu totul alta însă decât în Grecia sau Italia. Olănele bombate, de culoarea vișinei putrede, dau jocului de linii un contur de solzi care perlează sub soare.

Cel care pătrunde în străduțele înguste, întortocheate, pe care volumele fațadelor le îngustează sau le largesc după plac (cu o subtilă și nativă inspirație plastică a meșterilor care au construit casele) trăiește o puternică senzație de beatitudine. Influențele interferate pe aceste locuri, fac din vechile cartiere un veritabil muzeu în aer liber dominat de spiritul artistic al renașterii naționale bulgare. Casele tradiționale seamănă cu o clădire fortificată, sau au aerul ei. Elementele de fortificare erau cîndva necesare din cauza vicisitudinilor. Mai târziu, stilul arhitectural a păstrat doar alura, renunțînd la funcționalitățile propriu-zise de apărare. A rămas doar stilul specific arhitecturii populare, preluat, purtat peste timp și înnoit de inspirația arhitecților care au transpus în edificii moderne liniile tradiționale.

La Plovdiv totul este autentic, al epocii. Străzile înguste, pavate cu dale, fațadele pictate în culori vii, armonia pietrei, lemnului și zidăriei care compun edificiile, hornurile înalte, cu alură de minaret, sînt un adevărat caleidoscop de linii și culori. În dosul zidurilor înalte, marcate de linii drepte sau ondulate, de balcoane surplombate și închise, sprijinite pe birne și susținute de birne în diagonală, se desfășoară curți și grădini înundate de flori. Pereții interiori ai caselor sînt adesea pictați cu motive decorative (florale și geometrice) strălucitoare. Reținem casele Danciov și Georgiadi, dar mai ales Koiunggioglu, actualul sediu al muzeului etnografic.

Teatrul antic, a cărui siluetă de marmură albă încoronează parcă orașul pe o colină, a devenit locul unor mari spectacole în aer liber, foarte gustate. Enormul semicerc, căruia i-au mai fost adăugate câteva rînduri de bănci, însumează 4000 de locuri. Scena care închide semicercul e un podium de lemn mărginit în fundal de colonade cu frontoane și capiteli ioni, de arcade decorate cu statui de marmură — parte din ceea ce a rămas din edificiul original clădit pe platoul unei coline.

Plovdivul cu parcurile și muzeele sale, cu monumente și edificii impunătoare, cu galeriile de artă, moscheii și străzi comerciale aglomerate lasă o vie amintire turistului, ca o chemare pentru... noi revederi.

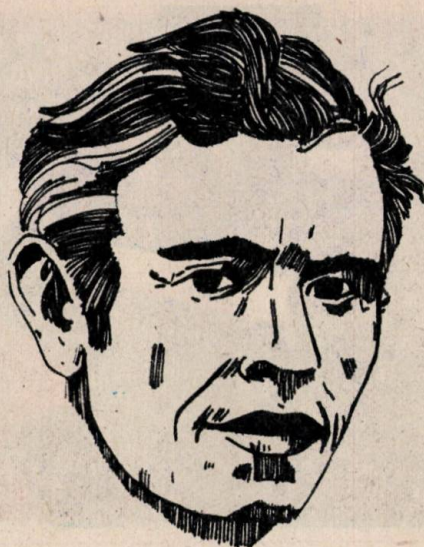
Dorin IANCU

SADOVEANU ȘI AUTOMOBILUL

În primul pătrar al acestui secol, printre scriitorii care au întâmpinat cu receptivitate și interes apariția automobilului la noi, s-a aflat și marele povestitor Mihail Sadoveanu. Biografia sa, consemnează una din întâmplările maestrului cu acest reprezentant al progresului tehnic pe patru roți, în primăvara anului 1917. Atunci, în timpul războiului, fiind concentrat, scriitorul reușise să obțină o permisie de câteva zile, cu prilejul sărbătorilor de primăvară, pentru a le petrece în mijlocul familiei sale, aflată la Fălticeni. Ghinionul a făcut ca motorul camionetei militare cu care plecase să se defecteze în satul Cornătești, iar scriitorului să petreacă o noapte, departe de cei dragi care îl așteptau cu nerăbdare. O vreme, n-a vrut să mai audă de automobil. Încetul cu încetul, i-a trecut supărarea și a învățat chiar să conducă, mănărind cu o apreciabilă îndeminare, complicatele pârghii și pedale ale modelelor vremii.

În anul 1929, Sadoveanu își cumpără un „Pontiac”, autoturism cu care va face dese plimbări cu familia și mai ales cu feciorul cel mare, Dumitru. Dar maestrul a intuit că, pe lângă ceasurile plăcute de relaxare, după binecunoscutul lui trai cotidian, automobilul îi poate fi util și în activitatea sa scriitoricească. Astfel, în același an 1929, cu Dumitru la volan, pleacă într-o lungă excursie de documentare pe Valea Bistriței până la Dorna, apoi pe Valea Neagră, ajungând la Crucea Tâmbenilor. Pe acest lung și dificil traseu, Ceahlăul prozei românești a parcurs drumul oierilor, pe urmele tulburătoare povești a lui Nichifor și Vitoria Lipan, ale feciorului lor, Gheorghică. În desele-i popasuri, el a discutat pe îndelete cu oamenii acelor locuri, știutori și povestitori ai tragediei întâmplări, al cărei erou a fost — și a rămas după aceea, prin pana scriitorului și în literatură — oierul Nichifor Lipan. Rod al acestei călătorii, la înapoiere a scris „dintr-o răsuflare”, unul dintre giuvaerurile operei sale — „Baltagul”. Se poate spune, deci, că Mihail Sadoveanu a fost astfel, cel dintâi scriitor român care a folosit automobilul pentru documentarea pe teren, în vederea scrierii unei cărți. Exemplul lui avea să fie urmat de un alt ilustru reprezentant al prozei noastre — Liviu Rebreanu — apoi de alți confrăți de breaslă, dintre cele două războaie mondiale. În anii noștri, mașina a devenit o prezență firească în activitatea cotidiană.

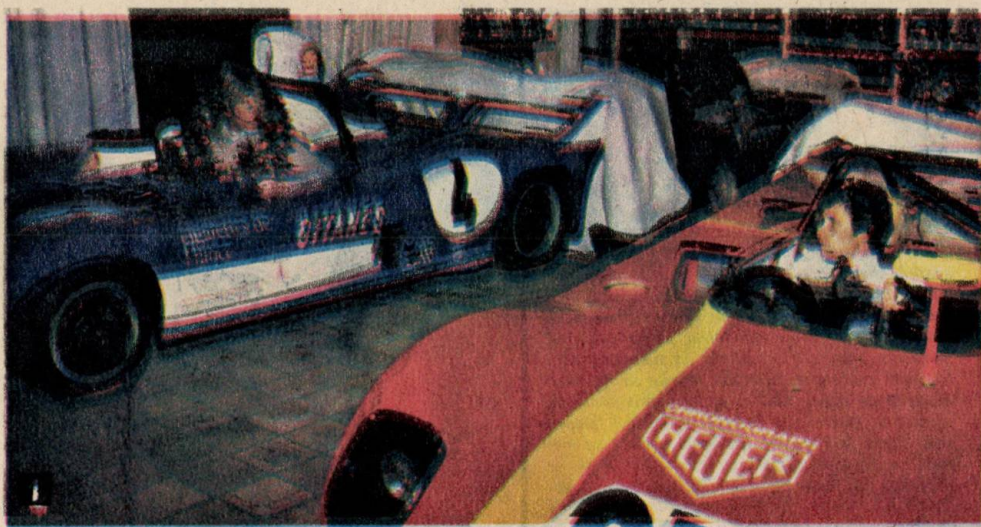
Aurel CODREANU



Jacky Ickx ACASĂ

Într-una din cele mai frumoase regiuni ale Belgiei, în Brabantul Flamand, se află locuința unuia dintre marii ași ai automobilismului mondial, Jacky Ickx. Pilot de mare clasă, călăreț și biciclist „de ocazie”, cum îi place să glumească, retras de câțiva ani din Marile Premii de Formula 1, Ickx participă ocazional, la cursa „24 de ore de la Le Mans” și la raliul Paris-Alger-Dakar. Nu mai demult decât anul trecut, întrebât de un ziarist, cu ocazia desfășurării raliului Paris-Dakar, cât va mai concura, acesta a răspuns prompt: „până la adânci bătrânețe!”...

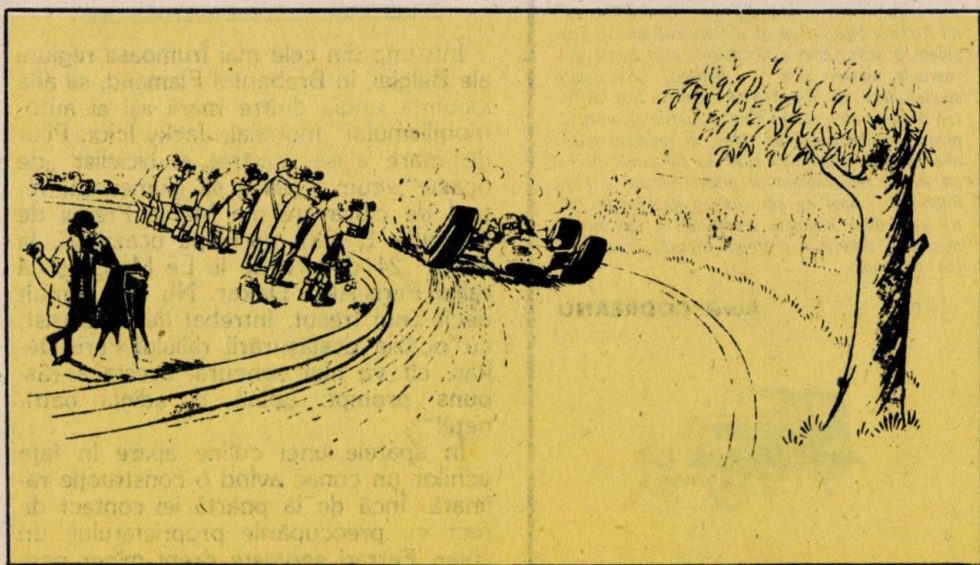
În spatele unei coline apare în fața ochilor un conac avînd o construcție rafinată. Încă de la poartă iei contact direct cu preocupările proprietarului: un volan Ferrari servește drept mîner pen-



tru deschiderea porții. Fotografii uriașe îndrumă gândul spre momentele de referință ale vieții sportive a acestuia. Primul etaj însumează materializarea a douăzeci de ani de carieră plină de satisfacții. Este muzeul Ickx. Patru mașini de curse așteaptă un viitor start. Fiecare dintre ele au valoarea unui simbol: Matra 670 C, cu care Ickx a câștigat cursa „1000 km de la Spa”, prototipul Ferrari 312P pare la fel de proaspăt ca în clipele victoriilor din 1972. Ferrari B.1 și B.2 i-au

procurat lui Ickx mari bucurii, succese în Mari Premii, iar astăzi îi trezesc nostalgia marilor circuite. Între cele patru mașini, o motocicletă de trial ilustrează debuturile lui Jacky în sporturile mecanice. La vremea lui, a fost campion al Belgiei la proba de specialitate.

Jacky Ickx a rămas fidel unui principiu fundamental: să nu concureze pentru bani. Aceasta l-a privat de nevoia de a-și căuta un sponsor. Paralel cu sportul, Ickx dirijează o întreprindere imobi-





liară, situație care îi asigură o independență materială pentru îndeplinirea dezi-
deratului „a alerga de plăcere”.

Nu o dată Ickx și-a formulat dorința de a reveni în Formula 1: „Este extrem de dificil să intri în „cercul” Formulei 1, dar este și mai dificil să reintri. Conserv speranța de a reveni, dar o speranță complet relativă; fiecare zi care trece face să scadă șansele”.

Cu sau fără volan de F.1. Jacky Ickx a rămas fidel obișnuințelor: de trei ori

pe săptămână rulează 80 de km cu bicicleta, împreună cu alergători amatori sau în compania bunului său amic, fostul mare campion de ciclism Eddy Merckx!

În imagini: 1. Jabouille pe Matra 670 C și Ickx pe Ferrari 312 P; 2. Ickx, pe Ferrari 312 B; 3. Jacky Ickx în compania lui Jean-Pierre Jabouille, soția lui Ickx și un ziarist: se evocă amintiri și evenimente din prezent.



TROFEUL ALFASUD

„Născută” în anul 1976, această competiție adună la start tineri piloți care vin să pună în evidență combativitatea și temperamentul sportiv al acestor automobile. Toate mașinile de concurs care participă la „Trofeul Alfasud” derivă din berlinele de serie cu două uși Alfasud ti. Pregătirea acestor automobile pentru concurs se face cu ajutorul unui „kit” preparat de „Auto-delta”, secția de curse a uzinei Alfa Romeo. Motorul are 1286 cmc și dezvoltă o putere de 126 CP la 7200 rot/min cu un cuplu maxim de 11 kgfm la 5500 rot/min. Frâne și suspensii modificate, echipamente speciale, caroserie ușurată, jante din aliaj, anvelope Pirelli „P7”, 235/45—13.

Cît despre versiunea „de stradă”, aceste automobile considerate ca fiind foarte manevrabile, bine finisate, cu prestații bune, se fabrică în 15 versiuni pe patru tipuri de caroserii: berlină cu două uși, cu trei uși, cu patru uși și coupé. Motoarele care echi-pează automobilele Alfasud sînt fabricate în șase variante, cu puteri cuprinse între 63 și 95 CP.

O COLIZIUNE FRONTALĂ CARE A CUTREMURAT ȘOSEAUA

Pe tronsonul Sibiu-Miercurea-Sebeș al drumului național nr. 1, mai precis la ieșirea din Săliște, este construit un viaduct peste calea ferată. Pe acest tronson, șoseaua are două fire de circulație cu câte o bandă de fiecare sens, iar întreaga construcție se află, firește, în rambleu a cărui înălțime este de cca 15 m. Ținând seama de toate aceste imponderabile, sistematizatorul rutier a montat pe această zonă periculoasă indicatorul „Depășirea interzisă” și a marcat tronsonul cu line mediană continuă.

26 mai 1984. În jurul orei 17,30, spre viaductul descris mai sus se îndreptau patru autovehicule: autocisterna 31—CJ—909 și autoturismul 1—SB—4333 care circulau, în tandem dinspre Sibiu către Sebeș, și două autoturisme — 2—AB—1583 și 2—SB—1034 — care rula din contrasens. Condițiile meteo și de mediu în care se rula: timp frumos, călduros, asfalt uscat, vizibilitate perfectă, intensitate de trafic relativ ridicată, specifică zilelor de sâmbătă la această oră a după-amiezii.

Intr-unul din autoturismele cu număr de Sibiu se aflau subinginerul Iosif Prața (36 ani) de la întreprinderea „Balanța” Sibiu (permis de conducere la 26 octombrie 1983), soția sa — Olga (34 ani), proiectantă la aceeași întreprindere și fițița lor, Ramona, elevă în clasa a II-a.

La șase luni de la obținerea permisului de conducere, după terminarea serviciului, familia Prața a pornit din Sibiu spre comuna Mogoș, din județul Alba (locul de naștere a lui I.P.) pentru a o vizita pe mama celui de la volan. La ieșirea din oraș, pe șoseaua spre Alba-Iulia, au luat ca pasageri de ocazie pe soții Hiesch (Günter și Maria, în vîrstă de 30 ani și respectiv 29 ani) ce doreau să ajungă în comuna Vingard, jud. Alba. În mașina condusă de Prața (1—SB—4333) se aflau, acum deci, cinci persoane. I.P. a circulat în coloană (în spatele autocisternei cu numărul de înmatriculare 31—CJ—909) pe raza comunei Cristian, neputînd să depășească din cauza interdicției (era zonă cu virfuri de rampă și curbe periculoase). După virful rampei, șoseaua coboară

spre viaduct — moment prielnic pentru I.P. să scape de autocisterna din fața sa. Se angajează, deci, în depășire, dar, rulînd în pantă, și cisterna a prins viteză. Deși observă că un începător se „chinuie” să-l depășească, șoferul cisternei nu intenționează să-l ajute, prin reducerea vitezei autovehiculului condus de el, spre a-i facilita lui I.P. să termine dublarea și să reîntre pe dreapta șoselei. Văzînd că șoferul de pe autocisternă refuză să se lase depășit, Prața în loc să frîneze și să se replieze, accelerează nebunește pentru a „ieși” din depășire. În acest moment al „disputei” dintre cei doi, din față apare un autoturism cu nr. 2—AB—1583. La volan era un șofer profesionist aflat în vacanță cu soția și care, sesizînd pericolul, pentru a facilita ieșirea din depășire a lui Prața, a oprit pe dreapta. Observînd gestul celui din județul Alba, Prața a continuat să accelereze spre a realiza depășirea și a se reîncadra pe dreapta sensului său de mers, dar chiar în acel moment apare neprevăzutul. În spatele Daciei din jud. Alba care a oprit cu două roți pe acostament, circula o altă Dacia 1300 cu numărul 2—SB—1034, al cărui conducător Springean Iosif (54 de ani, cu o vechime în conducere de peste zece ani) nu sesizează motivul pentru care autoturismul ce rula în fața sa a oprit pe dreapta șoselei. Din această cauză, se angajează și el în depășirea Daciei din Alba, moment în care coliziunea frontală devine inevitabilă. Springean se afla singur în mașină. Viteza celor două autoturisme era de aproximativ 80—90 km/h. Pe tronsonul D.N. nr. 1, la km 326 + 600, în citeva secunde, în urma puternicului impact, au murit șase oameni. Din forța lovirii prin ricoșeu a fost lovită și autocisterna din Cluj al cărei conducător a oprit. În sfîrșit, și el, după producerea accidentului. Are vreo vină conducătorul autocisternei 31—CJ—909? Greu de răspuns din punct de vedere penal. Sub aspect moral, dacă acesta are o brumă de conștiință, muștrările acestuia nu vor da pace niciodată.

Maior Aurel BRÂNDUȘĂ



DEPĂȘIREA — O MANEVRĂ NECESARĂ, DAR UNEORI PERICULOASĂ

Necesară și logică în activitatea de conducere a autovehiculelor, „depășirea” este una dintre manevrele cu un ridicat grad de periculozitate în traficul rutier, constituind cauza a numeroase accidente de circulație atunci când cei ce o efectuează nu o pregătesc cu atenție și nu o execută cu rapiditate și exactitate. De ce am ales „depășirea” ca temă de dezbateri în aceste pagini? Din credința că prezentând unele aspecte ale acestei manevre îi vom determina pe automobilisti cu experiență mai redusă la volan să reflecteze cu seriozitate înainte de a se avânta în efectuarea depășirilor pe șosele și mai cu seamă a depășirilor în lanț.

Iată numai o parte dintre cauzele ce fac din depășire o manevră periculoasă: „depășirea nereglementară” ocupă (în funestul clasament al dinamicii accidentelor din ultimii ani) unul dintre primele locuri la capitolul „cauze” de accidente. Și ceea ce este și mai grav — consecințele accidentelor generate de depășirile nereglementare sînt cel mai adesea dramatice, deoarece majoritatea acestor accidente se produc în circulația interurbană, la viteze, în general, ridicate, soldându-se cu coliziuni frontale din care arareori șoferii sau pasagerii din autovehiculele respective mai pot scăpa cu viață.

Pentru efectuarea unei depășiri fără riscuri este important să știm câteva date esențiale: distanța de depășire, timpul de depășire și viteza de depășire. Pot fi calculate aceste trei elemente care se intercondiționează? Desigur, dar la planșetă, cu formule matematice, ori preluându-le din tabele cu valori gata calculate. Dar la volan nu există nici planșetă, nici rigla de calcul, nici tabele și, mai ales, nu mai avem timpul necesar calculelor. Ce ne rămîne atunci? Doar „experiența”, atîta cîtă este (și pe care toți credem că o avem chiar și în primul an de șoferie) sau... bunul simț. Este suficient? Să nu uităm că aproximările (pentru vitezele celor ce vin din contrasens) la mari distanțe se fac în planul coaxialității, ceea ce amplifică și mai mult dificultatea estimării.

Pentru a dezbate o parte dintre elementele ce compun manevra de depășire am invitat să-și expună opiniile un inginer, un psiholog, și un ofițer superior din Direcția circulație din I.G.M.

MATEMATICA DEPĂȘIRII

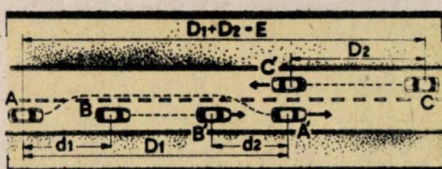
ING. ILIE ROBESCU: „Principalul element ce se impune a fi bine cunoscut pentru efectuarea unei depășiri în condiții de deplină siguranță este „distanța de depășire”, sau, mai exact, înainte de a ne angaja în depășire trebuie să știm cam ce distanță vom parcurge pentru a reveni pe firul de mers, după ce am depășit un obstacol fix ori în mișcare.

Calculul distanței de depășire se face, întotdeauna, pentru cele două situații: A) șosea cu două fire cu cîte două benzi; B) șosea cu două fire cu o singură bandă (pe sens). Pentru primul caz, distanțele de depășire ce corespund diverse-

lor viteze de deplasare sînt următoarele (evident cu toleranțele de rigoare):

SITUAȚIA „A”

Viteza în km/h a autoturismului A	Diferența de viteză dintre autoturismul A față de B (km/h)			
	10	15	20	25
60	240 m	160	120	96
70	308 m	205	154	123
80	384 m	256	192	153



d_1 și d_2 = distanța dintre autoturisme înainte și după efectuarea depășirii

$D.1$ = distanța necesară autoturismului A pentru a executa depășirea lui B fără pericolul de acroșare sau de a-l obliga să frneze.

$D.2$ = distanța parcursă de autoturismul C care circulă din contrasens în intervalul cit „A” execută depășirea.

E = distanța necesară pentru efectuarea depășirii de către A fără riscul de a se întâlni cu autoturismul care circulă pe contrasens.

SITUAȚIA „B”

Viteza (în km/h) a autovehiculului A	Diferența de viteză (km/h) dintre autoturismul A și B		
	10	15	20
60	480 m	320 m	240 m
80	770 m	510 m	380 m

În această situație, la distanța necesară executării depășirii se adaugă distanța parcursă de autoturismul care rulează din contrasens în timpul efectuării depășirii de către cel care a „intrat” în manevra respectivă.

Pornind de la premisa că viteza lui A este egală cu cea a lui C, rezultă că distanța de depășire în siguranță este de două ori mai mare decît cea din situația „A” (cînd se circula într-un singur sens). Valorile reieșite din calcule (cuprinse în tabelele de mai sus) demonstrează că distanțele de depășire sînt cu atît mai lungi cu cît este mai mică diferența de viteză dintre autoturismul care depășește și cel care este depășit, ajungîndu-se la dublul distanței în cazul diferenței de 10 km/h față de cel de 20 km/h. Ce rezultă din aceasta? Că cei care conduc autovehi-

(Continuare în pag. 64)

RALIȘTII

Dintre pasionații și practicanții sportului cu motor, pentru raliști împărtășim un respect aparte. Acești oameni trebuie admirați nu numai pentru plusul lor de bărbăție și echilibru într-o competiție sau alta, ci și pentru spiritul de sacrificiu pe care îl acceptă în practicarea unui sport, care este, după cum se știe, destul de costisitor.

Astăzi, cea mai mare parte a piloților și copiloților de raliu fac parte din echipe de club. Dar chiar și în aceste condiții, sacrificiile financiare personale sînt inerente și nu neînsemnate. Cite nu cere o mașină pentru că în probele de clasament, probe în care circulația este închisă, să dezvolte o viteză pînă la 140—160 km/h? Apoi, la raliurile noastre participă, îndeosebi la grupa începători, și nu

meroase echipe, avînd statutul de „cont propriu”. Aceasta înseamnă că mașina este personală, cheltuielile asigurarea și, dacă vine un bun prieten acceptă să acorde o asistență tehnică în unele puncte „cheie”, echipajul respectiv este într-o situație fericită. Altfel...

Pe raliști îi iubim și pentru faptul că în cadrul competiției, dar mai ales în probele de clasament, ei ne oferă un spectacol inedit, într-un peisaj inedit. De cite ori un raliu nu ne-a seos din oraș, pentru două-trei ore, ca să-i urmărim pe concurenți întrecîndu-se pe drumuri mai puțin mablate, într-un spectacol al bărbăției și al curajului și trebuie să recunoaștem că niciodată n-am regătit acest lucru. Fără îndoială că circuitele de viteză atrag mult mai mulți spectatori, deoarece











pista de întrecere trece, uneori,... chiar prin fața casei sau a blocului spectatorilor. Apoi, o mașină pregătită pentru circuitul de viteză încintă spectatorii prin însăși prezența sa pe străzile orașului. Contactul raliștilor cu orașul se rezumă, de cele mai multe ori, la momentele de start și sosire. Uneori, mai există una sau două treceri (cu circulația deschisă) prin orașul gazdă. Bătălia pentru locurile fruntașe se poartă, deci, pe terenuri cu relief foarte diferit și pe drumuri (amenajate sau nu) forestiere pe care noi le numim adeseori „cu macadam”, deși tot adeseori această denumire este improprie.

Singurătatea alergătorului de cursă lungă se potrivește de minune pentru raliști, deoarece circa 75 la sută din traseul unui raliu străbate locuri mai puțin populate. Lupta cu secunde le oferă o poartă în afara orașelor, pe drumuri cu asfalt sau pe drumuri forestiere. Florile și urările de succes pe care le oferim, din inimă, raliștilor, pe podiumurile de start, sînt singurele lucruri care-i însoțesc în parcurgerea traseului, pe drumurile străbătute, cel mai adesea, la lumina farurilor și a puternicelor proiectoare cu halogen. Raliștii înving această stare de singurătate prin bărbăția de care dau dovadă, prin dragostea ce-o poartă cu ei pentru cei dragi, rămași acasă sau în orașul de start.

Pilotul și copilul alcătuiesc echipajul de monolit al fiecărei mașini. Unitatea acestor oameni este atât de puternică încît, în timpul

raliului, și inimile lor „bat” în același ritm. Prevederea din regulamentul raliului, potrivit căreia un echipaj este format din două persoane nu este o reglementare de formă. Pilotul are nevoie de copilul, după cum nici copilul nu se poate urca într-o mașină de raliu fără pilot. Unii, mai puțin avizați în sportul cu motor, cred că viața copilului se află la discreția pilotului. O greșală de pilotaj și ieșirea „în decor” poate fi iminentă, s-ar putea argumenta în acest sens. Dar și o greșală a copilului de dictare din „radarul traseului” (mai ales în condiții de noapte) se poate solda cu o „ieșire în decor”, cu o răsturnare sau chiar cu un accident. Prin urmare, nu numai copilul își încredințează viața pilotului, ci și invers. Reciprocitatea este egală, de aceeași valoare.

Dar dincolo de unitatea de monolit dintre pilot și copilul, de spiritul de înțajutorare, care în cazul raliurilor este foarte dezvoltat, responsabilitatea raliștilor într-o competiție este absolută. „...Ei vor fi singurii răspunzători civili și penali pentru toate daunele cauzate de ei sau de automobilele folosite de ei...” (Am citat din Regulamentul Raliului Dunării-Dacia, ediția 1984). Iată încă un motiv pentru care cred că raliștii sînt oameni ce estimează în mod realist puterile și limitele mașinii. Hazardul nu-și găsește aliați în rindurile raliștilor. Atunci cînd s-a întîmplat acest lucru, greșala a fost plătită foarte scump, uneori chiar cu viața.

Astăzi, în condițiile unei penurii de carburanți, traseul unui raliu a fost redus cu aproximativ 50 la sută. Așa, de exemplu, itinerarul unui raliu din Campionatul național are până la 400 de kilometri. Teoretic, 400 km pot fi străbătuți în circa șapte ore de mers lejer. Dar fiecare raliu are câte 10—15 probe de clasament, 10—15 controale orare. Iar dacă avem în vedere că la fiecare probă de clasament timpii de plecare și sosire în proba respectivă trebuie trecuți în fișa concurenților, că trecerea prin controalele orare trebuie să se încadreze în timpii dați pentru fiecare echipaj, precum și faptul că pentru regruparea concurenților, organizatorii mai prevăd și o perioadă de neutralizare (uneori până la patru ore), putem deduce cu ușurință de ce un raliu al cărui traseu este de circa 400 kilometri durează cam 12—14 ore sau 18 ore. Dacă luăm în calcul numai timpul de desfășurare, se poate spune că solicitarea fizică și psihică a concurenților este la un nivel ridicat. Pe parcurs, însă, intervin o sumedenie de lucruri imprevizibile, ca de pildă, o pană de cauciuc într-o probă de clasament, corp străin în jiclorul principal etc. etc., defecțiuni care epuizează psihic și nervos în timpul unei competiții.

A iubi pe raliști și a scrie despre bărbăția și curajul lor, fără să amintești de oamenii care asigură asistența tehnică a mașinilor din concurs, este ca și cum ai vorbi despre tunete fără fulger sau despre foc fără scintei. Adeseori rămași în anonim, mecanicii din asistența tehnică (și ei mari iubitori ai acestui sport) fac minuni în domeniul de service: 2 minute pentru schimbarea a patru roți, 45 minute pentru înlocuirea punții spate la Dacia, 3 minute pentru înlocuirea pompei de benzină și recordurile continuă de la o etapă la alta. Pe oamenii din asistența tehnică îi întâlnești, de regulă, în puncte fixe, la plecarea într-o probă de clasament sau la sosire, alteleori sînt „implantați” între două probe de clasament.

De obicei, mașinile de asistență „dispar” din localitatea de start a raliului cam cu cca 4—5 ore înainte de ora oficială a startului. Apoi se „mută”, ca și albinele din floare în floare, în diferite locuri de-a lungul traseului, puncte stabilite dinainte cu concurenții. Oboșiți, ei apar, cam cu o jumătate de oră înaintea încheierii raliului la punctul de sosire din raliu.

A iubi pe raliști și a scrie despre bărbăția și curajul lor înseamnă, totodată, să-i iubim și să-i stimăm și pe oamenii care asigură asistența tehnică a raliștilor.

Vasile DOCHIA



Cézar, un artist francez care acordă prioritate de inspirație automobilului, a prezentat la un salon de artă abstractă trei autoturisme compresate. Cei trei monștri multicolori au produs scandal în rindurile publicului, apoi rumoare, apoi aprecieri. Artistul a explicat: „publicul a înțeles durerea pe care am încercat-o în fața acțiunii distructive a presei, care a transformat într-un pachet de fiare vechi ceea ce fusese mai înainte autoturisme frumoase...”

1. Interes sporit manifestat de spectatori la plecarea într-o probă de clasament.

2. Mai sînt cîteva minute pînă la semnalul „Start”. Pri-lej de „respiro” și de curățare a parbrizului.

3. Spectatorii au imaginație: ei s-au urcat „la balcon” de unde raliul se vede și mai bine.

4. Performanță pentru tulcenii B. Tarna—A. Diner care au terminat raliul.

5. „Ghete” de schimb pentru mașinile de concurs.

6. U!! Numai această pană de cauciuc îmi mai... lip-sea

7. Un bunic, un nepot, un raliu...

8. O mașină Dacia 1310 „de uzină”. La volan: Ștefan Vasile

9. Zimbiți, vă rog! Un instantaneu cu echipajul Ba-lint-Zărnescu.

10. Frații Gajdo (C.S.U.—Brașov) în Cibinium '84

11. Asistența tehnică la datorie.

Fotografii Mihai NIEDL

cule cu motoare ce nu dețin reprize bune (motoare cu puteri și cupluri modeste) este recomandabil să nu înceapă manevrele de depășire decît pe tronsoanele cu aliniamente lungi și fără declivități (uneori cu valori de cca 1000 m lungime). Principal, dacă B rulează cu o viteză de 75 km/h, atunci lui A îi este imposibil să execute depășirea (regulamentar) fără să-și asume un ridicat grad de risc. Dacă, totuși, șoferul A se încumetă să intre în depășire, el trebuie să reducă la minimum posibil valorile lui d_1 și d_2 (cu riscurile de rigoare) și să-l oblige atît pe C, cit și pe B să-și reducă (prin frinare) viteza (lungind, astfel, timpul pînă la punctul de interferență A—C pe contrasens și timpul pînă la punctul de coliziune din spate B—A).

Din nefericire, toate aceste probleme sînt aproape complet necunoscute de către începători (și nu numai de ei), din care cauză, adeseori, imprudența sau ignoranța unora generează accidente grave.

UNELE ASPECTE PSIHOLOGICE PRIVIND DEPĂȘIREA

DOCTOR ÎN PSIHOLOGIE IOAN ZIUB: „Din punct de vedere psihologic, manevra de depășire constituie o acțiune ce se realizează cu participarea mai multor procese și funcții psihice ce se constituie într-o conduită cu finalitate imediată (plasarea autovehiculului într-o poziție „avansată” față de autovehiculul depășit sau mai „îndepărtată” — ajungerea mai degrabă la destinație).

În această acțiune sînt angajate: a) capacități senzoriale (percepția vizuală, percepția auditivă, simț kinestezic); b) capacități intelectuale (gîndirea, memoria, reprezentările spațiale); c) capacități dinamo-energetice (motivația conducătorului auto, trăiri emoționale pozitive sau negative); d) componenta motrică (tonusul muscular mărit cu descărcări la nivelul membrelor superioare și al celor inferioare).

Ca „montaj” structurat în conduită, depășirea presupune atît o anticipare perceptiv-logică a propriei personalități a conducătorului ce se subordonează autovehiculului la volanul căruia se află, cit și „elementele perturbatoare” ce definesc configurația decupajului căii de rulare (autovehiculul ce urmează să fie depășit, particularitățile spațiale ale carosabilului — formă, mărimi etc., alte elemente participante la trafic — autovehiculele din spate, din față cu același sens de mers și sens invers, condițiile de mediu-temperatură, umiditate, curenții de aer etc.).

Avînd consemnate aceste elemente, se pune problema condițiilor care favorizează sau nu acest „montaj”. Este știut faptul că funcția de anticipare perceptiv-logică a psihismului uman în activitatea de conducere este condiționată direct de experiența anterioară a individului în pilotarea autovehiculului. Cu cit o experiență este mai bogată, mai profund structurată la nivelul „zestrei” sale, cu atît nivelele superioare ale intelectului uman sînt „eliberate” de controlul structurilor finalizatoare ale acțiunii de depășire (mişcări, scheme perceptive, modele operațional-motrice etc.), putîndu-se concentra mai profund

asupra „elementelor perturbatoare” cu care intră în relație autovehiculul său în momentul executării acțiunii de depășire. În acest sens, se poate aprecia că riscul depășirii este mai mare la începători, cu experiență de conducere sub 50—60.000 km și la persoanele mai în vîrstă.

Care este explicația? La începători, nivelele superioare ale intelectului uman sînt puternic angajate în conduita de conducere cu controlul permanent al flectării funcției și proces psihic angajate în activitatea de conducere, neputîndu-se restructura cu efecte adaptative maxime imediate la elementele perturbatoare. La oamenii mai vîrstnici apare fenomenul fixității funcționale, datorat „uzurii” psihice. Și într-un caz și în altul, anticiparea perceptiv-logică a modelului acțiunii de depășire se realizează cu anumite inadaptații care, în condițiile traficului rutier cu un rulaț de 70—80 km/h, poate duce la dezorganizarea întregii conduite de pilotare a autovehiculului.

La cele de mai sus se mai poate adăuga și relația dintre trăsăturile temperamentale ale conducătorului autovehiculului și conduita lui la volan. De regulă, tipul coleric este mai puțin predispus a merge în spatele altui autovehicul. Această poziție îi creează un anumit „disconfort afectiv” cu efecte negative asupra activității de pilotare a autovehiculului său. De asemenea, persoanele cu pulsioni energetice puternice, exacerbate (tendințe paranoice) sînt și ele predispușe la depășiri cu efecte dezadaptative pentru traficul rutier.

NECESITATEA „REZERVELOR” DE DEPĂȘIRE

COLONEL GH. DINIȚĂ: „Statisticile ultimilor ani, atît din țara noastră, cit și din alte țări, demonstrează că depășirea constituie una dintre manevrele cele mai periculoase care se fac cu autovehiculul. Această apreciere rezidă în faptul că, în majoritatea cazurilor, în pregătirea, executarea și finalizarea depășirii pe o arteră rutieră, nu se ține seama de toți factorii care sînt intrinseci manevrei. Nesocotirea unuia singur dintre elementele ce o compun este suficientă pentru a compromite această manevră importantă. Așa se explică de ce, de regulă, în fiecare an „tributul” plătit de imprudenți și neîndemnatnici ridică procentajul pînă la 10—15% din totalul accidentelor, situînd depășirea printre cauzele de bază ale dinamicii accidentelor rutiere cu urmări grave.

Ce înseamnă a efectua o depășire corectă?

Schematic, putem spune că depășirea reclamă respectarea riguroasă a șase momente și anume: asigurarea din față, asigurarea din spate, semnalizarea, dublarea, semnalizarea revenirii pe banda inițială și, în sfîrșit, revenirea pe banda inițială.

Prezentarea schematică a manevrei ține seama de existența unor condiții normale de timp, drum și vizibilitate.

Dacă studiem mai atent această manevră, se poate spune că depășirea vizează, practic, două momente „vîrf” și anume: asigurarea din față și menținerea (în timpul depășirii) a unei distanțe suficiente pentru a evita acroșarea vehiculului depășit.

(Continuare în pag. 71)

CENTENARUL AUTOMOBILULUI FRANCEZ



Chiar dacă primul vehicul pe roți a fost construit de către N.J. Cugnot în anii 1770—71, specialiștii au luat în considerație anul 1884 ca dată a depunerii primului brevet de invenție în domeniul automobilului. Brevetul, denumit „**Motor cu gaz perfecționat și aplicațiile lui**”, a fost considerat ca un act oficial de naștere a automobilului. Autorul brevetului, Edouard Delamare-Deboutteville, ajutat în cercetările sale de către mecanicul șef Leon Maladin de la filatura de bumbac din Montgrimon, a reușit să pună la punct un motor orizontal cu doi cilindri denumit Simplex, care folosea gazul drept combustibil, realizând o putere de opt cai. Odată terminat motorul, Francois, fratele lui Edouard, le-a oferit trăsura sa — break — pe patru roți, folosită la cursele de cal, pe care de altfel cei doi au montat motorul. În același timp au îmbunătățit „carburatorul” pentru a putea funcționa cu ulei mineral; transmisia era pe puntea spate, acționată cu lanț.

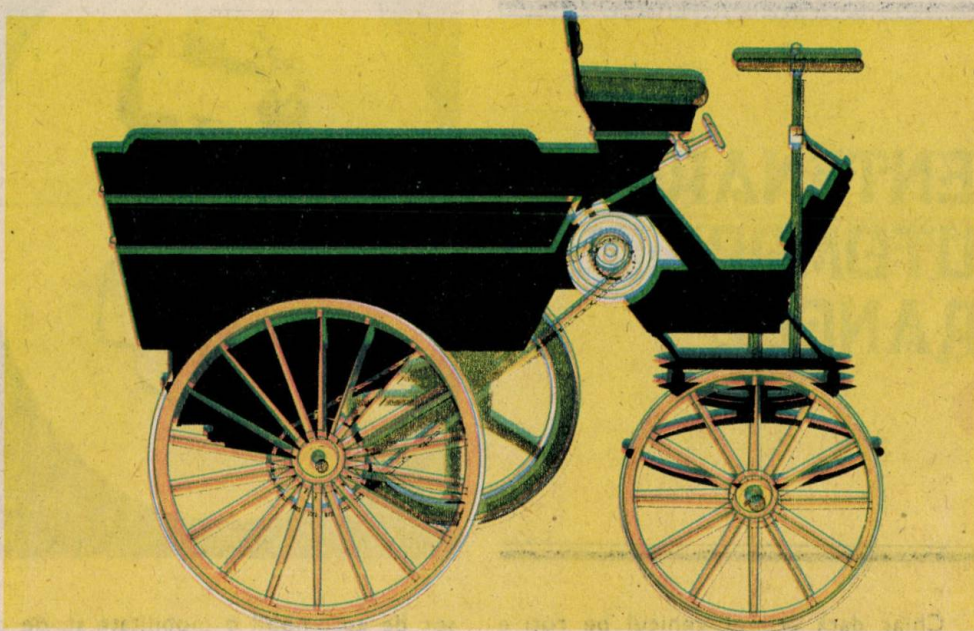
Ulterior, alți doi inventatori germani, mult mai cunoscuți, și-au depus brevele în domeniul construcției de motoare: Daimler (26 mai 1886) și Benz (27 decembrie 1886). Astfel, automobilul, această invenție de excepție, a schimbat literalmente fața lumii, reducând distanțele, multiplicând în proporții fabuloase contactele umane și relațiile comerciale, amplificând turismul, dând fiecărui pose-

sor de automobil o mobilitate și, de ce nu, o libertate deplină.

Au urmat o sută de ani de muncă și cercetări ale colectivelor de ingineri, tehnicieni și mecanici, de puneri la punct, de progres, de invenții și inovații care au condus la realizarea automobilului de astăzi, caracterizat prin confort sporit, fiabilitate și performanțe ridicate, securitate activă și pasivă, poluare atmosferică redusă.

Primele automobile s-au vândut tot în Franța de către Panhard-Levassor și Peugeot. În anii 1891—1892, industria de automobile franceză era pe primul loc în lume, prin avans tehnic și număr de automobile fabricate. O statistică făcută de revista „Scientific American” în decembrie 1899 arăta numărul de automobile în diferite țări: 412 (Anglia), 478 (Belgia), 6546 (Franța), 688 (S.U.A.), 434 (Germania) și 403 în Austria. La acea vreme s-a făcut o statistică și a acelor furnizori care se ocupau de automobile: 190 (S.U.A.), 110 (Anglia), 80 (Germania) și 702 (Franța), marea majoritate putând supraviețui din punct de vedere economic doar câțiva ani.

La ora actuală, prin producția anuală de automobile, Franța reprezintă al 4-lea constructor mondial. Cu o tehnologie de avangardă în materie de confort, de securitate, economie de combustibil, prin construirea de motoare de mic litraj, automobilul, în ciuda crizei

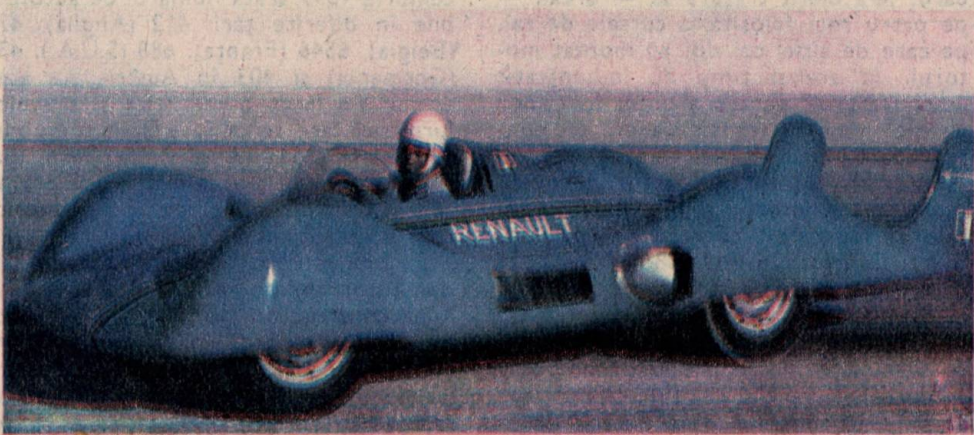


economice mondiale, este mai tânăr ca oricând. În Franța există zeci de uzine de autovehicule după cum urmează: Renault (18 uzine), Citroën (12), Peugeot (10), Talbot (7), Renault Vehicule Industries (10), Iveco, Neuillez, Matra, Sovam — fără a aminti sutele de furnizori care asigură piesele necesare benzilor de montaj.

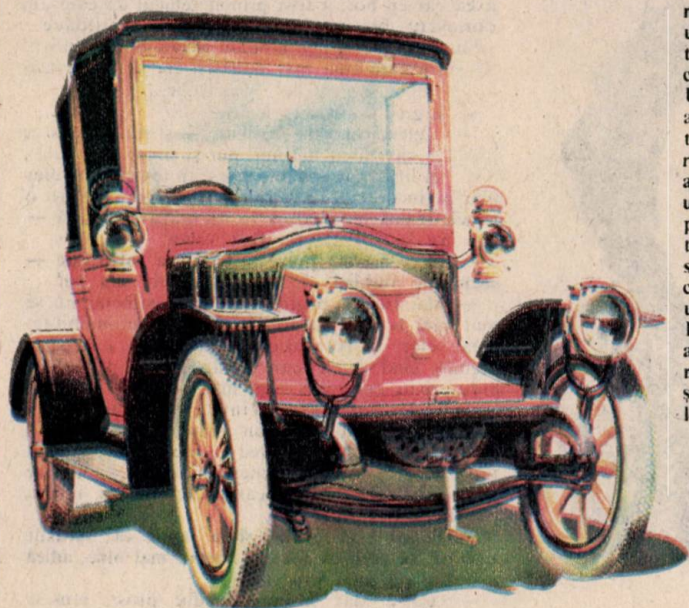
De-a lungul a o sută de ani, automobilul a evoluat foarte mult, ajungînd în zilele noastre a fi, în economia franceză, un sector industrial foarte important în care lucrează peste 2 milioane de persoane. Altfel spus, o persoană din zece

își exercită meseria în acest domeniu reprezentat de: construcția de autovehicule (automobile), industria echipamentelor (caroserie, șasiu, echipament electric), industria constructoare de pneuri, industria petrolieră, transportul rutier și o altă serie de activități auxiliare. Această industrie exportă, ca de altfel Japonia și R.F.G., mai mult de jumătate din producția sa. În 1982, cele mai solicitate autoturisme la export au fost: Renault 9, Samba Talbot, Citroën Visa și Peugeot 505.

Traian CANȚĂ



RETRO



CLEMENT BAYARD 8 CV—1911. Numele de Clement îl găsim pe lista constructorilor de automobile din acea perioadă. În vremurile acelea, Clement Bayard proiecta și construia automobile de curse, aeronave și aeroplan. Acest mic automobil nu avea nimic particular: era însă un automobil cu performanțe optime. Motorul de 1358 cmc era cu 4 cilindri cu supape laterale. Ungerea se făcea prin barbotare, avea carburator Solex și magnetou Bosch. Capota motorului și radiatorul montat posterior făceau acest automobil ușor confundabil cu un Renault. Transmisia se realiza prin ambreiaj cu con, având o cutie de viteze cu 3 trepte. Suspensia era la partea din față cu arcuri semieliptice, iar în spate cu un singur arc transversal (ca la Ford T). Frâna de mână acționa asupra transmisiei. Pentru iluminare, lanterne laterale cu petrol și proiectoare frontale cu aceti-lenă.



DE DION—BOUTON

1898. Vehicul derivat din trici-clul De Dion-Bouton, apărut prin 1895 și vândut în patru ani succesivi în 21.800 de exemplare, apreciat un record. Motor monocilindru de 3,5 CP, 400 cmc. Caroseria de tip „vizavi” (cei patru pasageri cite doi, față în față). Consuma un litru de benzină la fiecare kilometru.



VIAȚA LA VOLAN VĂZUTĂ DE:



*Dorina
Lazar*

**O ACTRIȚĂ DE MARE ȘI FIREASCĂ
SENSIBILITATE, UN CHIP DE-O EX-
TREMĂ SINCERITATE ȘI... O ȘOFE-
RIȚĂ MEMORABILĂ ÎN FILMUL „AN-
GELA MERGE MAI DEPARTE”. UN IN-
TERVIU CU UN ASTFEL DE SUBIECT
NU SE RATEAZĂ — ASTFEL ÎNCÎT
IATĂ-NE FAȚĂ ÎN FAȚĂ.**

Reporter: Am înțeles că în 13 ani de șoferie ai condus un Fiat 850, o Dacia 1100 și acum o Dacia 1310. Ce vehicul v-a rămas în minte, din copilărie?

— Eu sint ardeleană din Hunedoara. Bunicul avea car cu boi; a fost primul vehicul cu care am cunoscut bucuria deplasării prin mijloace... străine! O, ce sfîntă răbdare aveau buncii noștri — și eu care abia mai alaltăieri era să fiu certată cu stampila radarului! Melancolie...

— E greu la volan ca femeie?

— Intruciva este, desigur, — și nu în ceea ce privește stăpînirea mașinii, pur și simplu. O pană, însă, un litigiu de stradă, găsesc în femeie un șofer mai puțin descurăreț. Dar cel mai greu pentru o femeie-mamă, gospodină — nu neapărat artistă — este nu la volan, ci... fără volan.

— În ce măsură prezența femeii la volan este — sociologic vorbind — un fapt pozitiv sau nu?

— Mai întîi e pozitiv faptul că oamenii nu se mai miră la vederea acestui „cuplu”: automobil-femeie șofer. Să ne aducem aminte că nu e departe vremea cînd fetele care voiau să devină artiste erau privite cu reproș — și mai tîrziu, ca o prelungire, fetele care voiau să învețe conducerea auto. Șoferia, deci, nu mai e un monopol masculin. În ceea ce privește strada, cred eu, ele au mai îndulcit traficul; oricum, un partener femeie mai domolește tendințele dure, mai cheamă „actorii” la rampa politetei.

— Probabil vă gîndiți și la faptul că, statistic vorbind, se pare că femeile conduc mai bine, adică mai grijuliu, mai prudent.

— Așa e; dar și cînd conduc prost, reușesc „performanțe” neatîns de nici un bărbat. Cazurile cele mai crase de antitalent, pe la examene, dintre femei sînt recoltate.

— Aoleu! Ce-am vrut eu și ce-a ieșit. Dar haideti s-o ținem curajoși înainte. Un specialist în tehnica auto, inginerul Doru Gîndu (prezent și în acest almanah) spunea că dintre scrisorile primite de dînsul, prea puține vin de la femei — și acelea care vin pun întrebări... atehnice. Asta cum ar veni?

— Înțeleg eu încotro „mă împingeți”, dar de astă dată sînt „pentru femei”, în sensul că, istoric vorbind, ele abia s-au urcat la volan; e firesc, deci, că interesul pentru tehnică să apară mai tîrziu. Să nu uităm; bărbații conduc automobilul de mai bine de o sută de ani și printre ei mai sînt destui care nu știu să deschidă o capotă!

— Gata: bat în retragere și... schimb tema. Să vorbim despre cochetărie.

— Cochetărie? Adică... schimbăm tema dar nu și subiectul... Bine. Ziceți!

— Se spune că viața modernă, în primul rînd prin vestimentația lejeră: blugi, adidași, etc. a defeminizat cumva femeia. Volanul contribuie și el la acest proces?

— Nu cred deloc în această temere. Ce dacă nu putem conduce cu pantofi cui? Asta nu ne împiedică să fim cochete.

Dimpotrivă, o femeie inteligentă, care se respectă, face din mașină un punct de sprijin în afirmarea ei. Vorbește de planul atractivității. Mai degrabă bărbații ajunși la volan se simt scutiți de obligația de a-și mai călca pantalonii cu anii!

— Punct ochit, punct lovit. Dar mai am și eu un glonț pe țevă: dacă și atunci dau gres...

— Aștept.

— Prima copertă a multor publicații occidentale — nu neapărat cu profil automobilistic — prezintă obsesiv această imagine comercială: mașina și femeia. Mașina nouă, cu linie aerodinamică, femeia tânără cu linii... tot aerodinamice. Este evident faptul că imaginea femeii este accesorie, cea a mașinii e principală. Vă irită acest fapt?

— Înțeleg: dacă ne jigneste postura, adică. Sigur că sînt situații cînd specularea acestui element vizual este grosolană, poate și vulgară, dar de vină nu este motorizarea. Nu industria automobilistică a transformat femeia în obiect de reclamă — mai mult au făcut asta cinematograful de-o anumită factură, parfumeriile și chiar... conservele. Dar în măsura în care o mașină — superbă creație a omului — este alăturată unei femei — superbă creație a naturii, dar și a vieții sociale — faptul nu trebuie, zic eu, să ne prilejuiască o retardată optică de călugări.

— Gata! Mă dau bătut de-adevăratelea și iată, vă rog să-mi spuneți, ca artistă, ca femeie, ca om de familie, dacă sînteți de părere că mașina — pe lângă multe foloase — a adus în viața noastră și un anume element de idolatrie, cu efecte împotriva omului.

— Întrebarea dv. îmi aduce aminte de-o scenă, o scenă grozavă. Uite, acum îmi dau seama cit e de grozavă! Eram, cu ani în urmă, undeva într-un sat pe Litoral. În vecini, s-a instalat în gazdă o familie: mamă, tată, doi copii — cu mașina lor, un Wartburg, pare-mi-se, destul de hîrbuit. Ei, ce credeți? În fiecare zi, după masă, cei doi adulți își preparau cafeaua în casă și se instalau în mașină să o bea! Înțelegeți? Mașina era... salonul lor!

— Da, aveți dreptate: scena e teribilă! Acum, în

final, clou-ul interviului nostru: cum ați devenit șoferiță de taxi? În film, desigur.

— Mai înții că nu numai în film.

— Cum adică?

— Înainte de a filma, am fost o bună șoferiță de taxi de-adevăratelea. Adică, am condus tot programul: pe ploaie, pe soare; am cărat bagaje, am luat bacșiș. Totul!

— Și?

— Așa că, la filmare, mi-a fost mai simplu. Nu vreau să par lipsită de modestie, dar dacă n-aș fi fost o bună șoferiță, aș fi realizat un rol mai puțin izbutit — dacă a fost așa cum l-au apreciat specialiștii — iar filmările ar fi durat — și poate ar fi costat — mai mult. Imaginați-vă: un aparat de filmat se află pe capotă, un altul atașat de portiera stîngă, la urechea mea. Lîngă schimbătorul de viteze aveam magnetofonul. În mașină, partenerul de joc sau partenerii — după caz. Deci, loc nici pentru regizor, nici pentru operator. Atunci, am filmat singură; bineînțeles după ce vorbeam cu regizorul. Deci rețineți: atență la două aparate de filmat, un magnetofon; atență la joc și... atență la stradă, fiindcă ceilalți nu le pasa că eu „joc în film”. În treacăt fie zis, lumea hăbărilor n-avea ce face; se uitau curioși la noi, crezînd, peșeme, că sîntem o specie nouă de radar!

— Vreo anecdotă ceva, din timpul filmării!

— Mda. Pe la Piața Unirii — dar asta nu în timpul filmării, ci în luna de „practică” de dinainte — iau în mașină două femei. Vorbesc cu ele ce vorbesc și deodată una mă privește lung — era mai în vîrstă — și zice: „Maică, eu parcă te cunosc pe dumneata... precis am mai luat taxi-ul

(Continuare în pag. 71)





UN MODEL „TUTANKHAMON“

Moda autoturismelor pictate este foarte răspândită în S.U.A. Decoratori amatori sau profesioniști, abordând motive simple sau deosebit de complexe, reușesc adesea să transforme uniformitatea unei culori într-un mozaic multicolor, obținând un autoturism unicat, a cărui siluetă încântă privirile.

Ford Franța a inițiat un concurs, a cărui idee a fost sugerată de cititorii revistei „L'Auto Journal”. Întreprinderea respectivă a pus la dispoziția a cinci decoratori cinci modele Fiesta identice, de culoare albă. O lună mai târziu, decoratorii și-au prezentat „lucrările”. Publicate în revista suscitată, decorațiunile au fost supuse judecății cititorilor, care s-au întrecut în aprecieri sau respingeri. Din totalul sufragiilor, 30,3% au apreciat decorațiunile, realizarea graficianului François Albinet. Locul doi „Marilyn”, a înrunit 29,3% din aprecieri. Celelalte trei „modele” au obținut între 19 și 7,7 la sută. A urmat și o clasificare prin tragere la sorți a celor ce au formulat cele mai sigure aprecieri. Trofeul, un autoturism Ford Fiesta, a fost câștigat de cititoarea Isabelle Cellié, din orașul Bordeaux, care în acel moment se afla în clinică unde născuse. O fericire nu vine niciodată singură!



(Urmare din pag. 69)

asta și altădată!”

— Nu v-ați supărat?

— Dimpotrivă! Înseamnă că, cel puțin o dată, femeia mă văzuse: într-un film, într-o piesă.

— Ultima întrebare: vă place să conduceți? După 13 ani de volan...

— Vă așteptați să mă fi plictisit. Nu, îmi place. Mai bine zis, cred că am nevoie. Uite: îmi amintesc de faptul că instructorul meu îmi spunea că după fiecare zi de muncă face o plimbare de cîțiva kilometri cu mașina. M-am mirat: nu era sătul de volan toată ziua? Ei bine, cred că plimbarea aceasta avea un rol reglator, îl curăța de enervări, inhibiții — cine știe de ce? Am ajuns să recunosc și eu funcția binefăcătoare a acestei plimbări: după spectacol, mă eliberez, de stress, de concentrare, conducînd. Uneori, ocolesc drumul spre casă intenționat. Poate că sînt momentele cînd îi mulțumesc cel mai mult mașinii: acest ajutor prețios nu doar în viața mea de gospodină, ci și în meseria mea.

Traian ILIE

(Urmare din pag. 64)

Analizînd aceste două momente esențiale și determinante, fără a se înțelege că le neglijăm pe celelalte, am vrea să arătăm că la originea celor mai multe evenimente rutiere care au drept cauză depășirea nereglementară stă neasigurarea față de vehiculul care se apropie din contrasens și care se soldează, de regulă, cu o coliziune frontală. În ordinea frecvenței accidentelor, pe fondul nerespectării regulilor de depășire, urmează acroșările vehiculelor depășite, loviturile din spate în timpul încercării de „strecurare” în spații libere și lovirea celui care circulă din sens invers, atunci cînd autovehiculul care dublează încearcă să se strecoare printre cele două mașini.

Totuși, asigurarea din față constituie faza decisivă a depășirii, cînd, luînd în calcul toate elementele — viteza vehiculului depășit, viteza cu care se apropie vehiculul din sens invers și distanța pînă la el, gabaritul în lățime al vehiculului care urmează să fie depășit și al celui care circulă din sens opus — conducătorul auto hotărâște efectuarea manevrei, important pentru conducătorul auto care intenționează să execute o depășire fiind aprecierea precisă a spațiilor parcurse de el și de vehiculul care se apropie. Desigur, este vorba de o aproximație a vitezei mașinii care circulă din sens invers uneori foarte dificil de a o încadra în elemente precise.

O altă problemă importantă în cazul depășirii este luarea în considerare a vitezei de deplasare a vehiculului depășit. Dacă viteza acestuia nu este vizibil inferioară celui ce dublează, depășirea se va transforma într-un rulaj în paralel pe distanțe lungi, cu toate consecințele ce pot decurge din aceasta.

Manevra de depășire, rapidă și pe distanțe scurte servește celor două deziderate majore ale traficului rutier și anume: siguranța și fluenta, deoarece reducerea timpului de depășire echivalează cu diminuarea pericolului unei eventuale întâlniri cu vehicule care circulă din sens opus.

Numai în aceste condiții se poate spune că, într-adevăr, conducătorul auto respectiv și-a însușit perfect tehnica manevrei, iar depășirea în mers îi oferă posibilitatea de a ajunge la timp la locul destinat”.

Grupaj realizat
de Liviu ȘERBAN



RALIUL DUNĂRII DACIA '84

file de jurnal



22 Iunie 1984. IATĂ-NE DIN NOU LA SIBIU, UNDE ARE LOC CEA DE A XIX-a EDIȚIE A RALIULUI DUNĂRII-DACIA! DE CE „DIN NOU”? PENTRU CĂ EDIȚIA PRECEDENTĂ A AVUT LOC TOT AICI ȘI TOT ÎNTR-O ZI DE Iunie, BĂTRÎNUL ȘI MEREU TÎNĂRUL CIBINIUM NUMĂRÎNDU-SE, ALĂTURI DE DROBETA-TURNU SEVERIN, BAI A MARE, DEVA, PRINTRE ORĂȘELE ROMĂNEȘTI CARE AU GĂZDUIT, MAI MULT DECÎT O DATĂ, ACEASTĂ COMPETIȚIE INTERNAȚIONALĂ, CARE DIN 1967, FACE PARTE DIN CAMPIONATUL EUROPEAN.



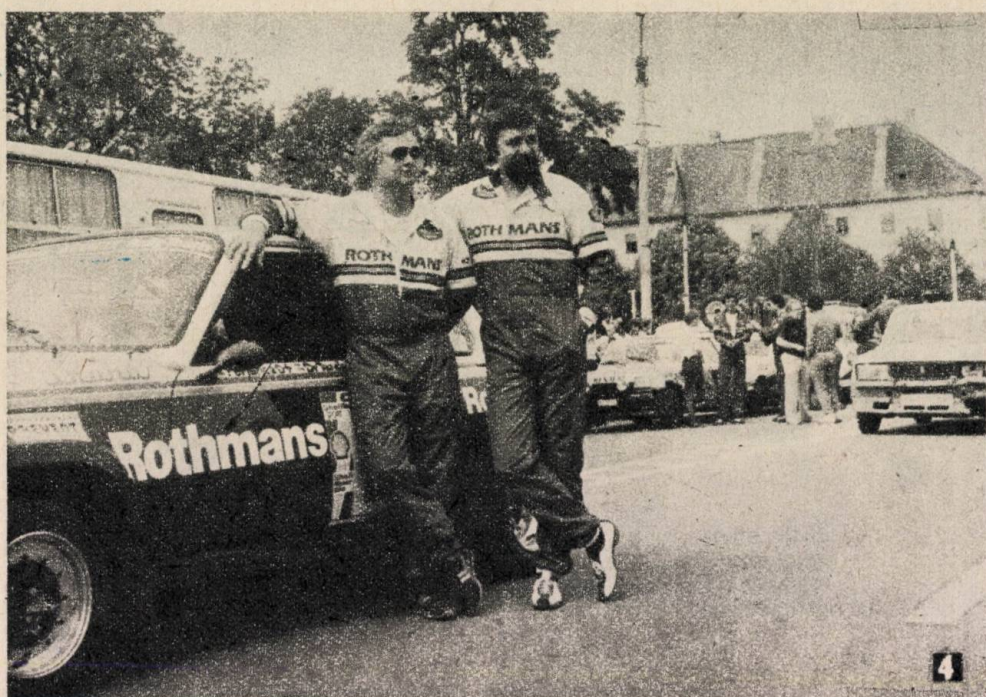
După câteva zile de ploi, vremea e din nou frumoasă, sporind atmosfera sărbătorească a momentului. La Hotelul Bulevard unde s-a instalat, ca și cu un an înainte, comandamentul rallyului, toată lumea s-a conectat la rețeaua de înaltă tensiune a competiției: secretarul șef, Mihai Ștefanescu, împreună cu ajutoarele sale, face ultimele retușuri la lista de

start; directorul adjunct al rallyului, Cornel Clemențeanu, aprinde țigară după țigară și inspectează (pentru a cita oară?) instalațiile de transmisiuni; într-o încăpere de la primul, etaj, domnul Vasilas Despotopoulos (Grecia), inspectorul federației internaționale, discută cu oficialii din conducerea competiției; în holul de la parter, frații Dragoș pregătesc

panourile de afișaj, iar în față, pe platoul de parcare, arbitrii posturilor de control și probelor de clasament se îmbarcă în mașini și pleacă spre locurile lor de muncă de pe traseu...

Pe un alt platou, cel de lângă Casa de cultură a Sibiului, de unde se va da plecare, podiumul, tribuna și postul de control sînt gata pregătite. Doar tehnicienii





instalației de amplificare mai robotesc cite ceva și din cînd în cînd aruncă în văzduh formula lor obișnuită: „Probă de microfon... unu, doi, trei...” Iar deasupra tribunei se unduiesc în vînt drapelele a nouă țări, reprezentate la această ediție prin piloșii, navigatorii, mecanicii și șefii lor de echipe: Bulgaria, Cehoslovacia, R.D. Germania, R.F. Germania, Polonia, România, Turcia, Ungaria și Uniunea Sovietică. Noi, gazdele, ne-am înscris în raliu cu 31 de echipaje, bulgarii cu 7, lotul R.D.G. cu 6, ungurii, polonezii, cehoslovacii și sovieticii cu cîte 5, concurenții din R.F.G. și din Turcia cu cîte două echipaje. În total 68 de mașini, din care 49 de grupa A și 19 de grupa B.

Ora 17. În jurul tribunei, pe străzile din apropiere s-au adunat mii de oameni. Sibienii, mari amatori de sport, au venit să asiste la start. Alții — cu sutele — au plecat pe traseu, la proba specială Daia, la Curmătura Stezii, la Păltiniș.

Însoțită de un ropot de

aplauze, pe podiumul de plecare urcă o mașină Renault 5 turbo. La volan, cunoscutul pilot bulgar Iliia Ciubrikov, care a câștigat două ediții ale acestui raliu: 1976 și 1977. Tot două ediții a câștigat și ungurul Ferjancz (1981 și 1983), care dispune de o mașină asemănătoare cu a lui Ciubrikov și care ia startul imediat după acesta. Apoi pleacă la drum polonezul Bublewicz (Polonez 2 000).

bulgarul Petkov (Nissan 240 RS, cea mai puternică mașină înscrisă în concurs), sovieticul Bolșih (Lada 1 600), vest-germanul Glumm (Talbot Samba Rally). Polonezul Koper (Renault 5 Alpine) deschide seria mașinilor de grupa A, urmat, la un minut, de primul echipaj român, Constantin Barbu, care dispune și el de un R.5 Alpine. Ceva mai tîrziu, urcă pe podium celelalte patru



1. Bublewicz—Zyszkowski (Polonez 2 000). Un adversar redutabil pentru Ferjancz—Tandari.

2. Debut promițător într-o competiție internațională pentru tinărul echipaj de la I.A.P., N. Andrei—D. Mojilian.

3. Lavrinovici—Nyel (Lada 1 600), locul 5 în clasamentul general.

4. Câștigătorii: A. Ferjancz—I. Tandari;

5. R. Pohlamm—W. Scherbath (R.D.G., Wartburg) — locul 26 în clasamentul general;

6. Trajbold—Zelinka (Skoda 120 LS).

7. St. Vasile—O. Scobai, un merituos loc 8 în clasamentul general, singurii clasăți din echipa România A;

8. Un Moskvici clasat pe locul 9: Stikov—Titov (U.R.S.S.).

9. Opel Manta (echipaj Kessel—Hinz. R.F.G.) locul 18 în clasamentul general;

10. S. Hristov—S. Radev (Bulgaria, Lada 1 600), locul 6 în clasamentul general;

11. Surpriza raliului: echipajul polonez A. Kopper—K. Wintowski (R5 Alpine), locul 3 în clasamentul general cu o mașină de grupa A;

12. Două Trabanturi la plecare — două la sosire. Cel din imagine (echipaj F. Ficher—L. Leonhardt) a sosit pe locul 20 în clasamentul general;

13. Mihai Costinean, plin de speranțe, înaintea startului.

Fotografii: Mihai NIEDL





echipaje din prima formație a țării noastre: Balint—Zărnescu, Vasile—Scobai, Urdea—Amărică, Bucur—Simeanu...

Abia s-a scurs o jumătate de oră de la începerea raliului și prin telefon sosesc rezultatele din prima probă de clasament (Șura Mare). Crai-nicul anunță prin megafoane: Ferjancz a parcurs cel 5,5 km al probei în două minute și 15 secunde, bulgarul Velikov (Lada 1 600) în două minute și 18 secunde, polonezul Bublewicz, în două minute și 21 de secunde. În

această confruntare de debut Petkov este abia pe locul al patrulea, Ciubrikov pe al cincilea și Bolșih, pe al șaselea. Primul echipaj român, Costinean—Barbu, ocupă locul al 21-lea, la 24 de secunde „distanță” de Ferjancz.

Proba de clasament Șura Mare este doar o „uvertură”, dar prin ea ni se sugerează „concertul” ce va urma. Ferjancz și-a luat în primire rolul de interpret principal, confirmând pronosticurile noastre. El câștigă

probă după probă, oferindu-și doar arareori câte un moment de respiro... Ce face Petkov, pilotul cu mașina de fabricație japoneză, cea mai puternică mașină din raliu? La Riul Sadului, în timpul primei treceri, el ratează un viraj și iese din decor. Echipajul nu are de suferit, dar mașina a devenit indisponibilă. Petkov și coechipierul său, Monșev, abandonează. Același lucru îl face, tot în zona Riul Sadului, și Ilia Ciubrikov. Bulgarul declară că i s-a defectat elec-

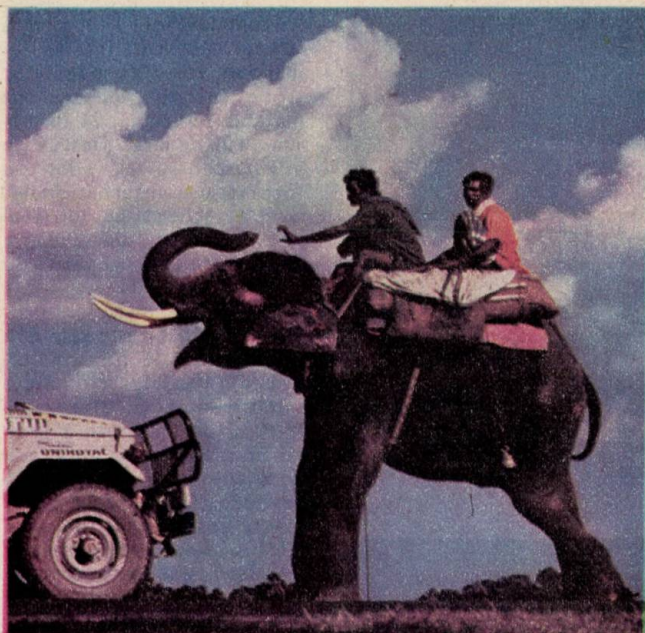


troventilatorul. În culisele raliului se discută însă de un abandon voluntar: după opt probe speciale, bulgarul se afla abia pe locul... 24 în clasamentul general. Destul de jenant pentru el, pilot de notorietate internațională, care a încheiat pe locul al cincilea ediția din 1983 a campionatului european de raliuri!

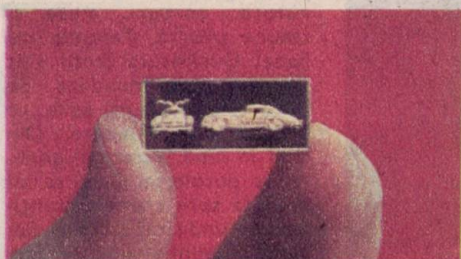
Se apropie miezul nopții. S-au consumat peste șase ore din cele 22 ale concursului. Încă din faptul serii ne-am mutat câmpul de observație în zona de încheiere a probei speciale Șanta, unde are loc o adevărată serbare cîmpenească. De o parte și de alta a șoselei care duce la Păltiniș, sînt parcate zeci și zeci de mașini. Spectatorii au venit aici cu familiile, cu prietenii să-i vadă pe concurenți în acțiune. Pe sub poala pădurii s-au instalat rulote, corturi, mese și scaune pliante. Terasele cabanei Curmătura Stezii sînt literalmente invadate. Se beau cafele, sucuri, bere, se discută cu aprindere. Din cînd în cînd, vacarmul general se potolește. Ochii se îndreaptă spre crestele munților, de unde răzbat pînă departe luminile albe, puternice, ale farurilor cu halogen. În virajul de stînga, dinaintea liniei de sosire din probă, mașina lui Ferjancz, de culoare închisă, trece ca o năluca. Reușim s-o identificăm după stilul de conducere al pilotului și după numărul de concurs dat la iveală pentru cîteva fracțiuni de secundă, de către fleșurile reporterilor și ale fotografiilor amatori. Adevărate numere de cascadorie ni le oferă concurenții bulgari și sovietici, cu mașinile lor Lada 1 600. Ei trec prin viraje, aruncîndu-și autoturismele de spate în glisade perfect controlate. Roțile bom-

Dumitru LAZĂR

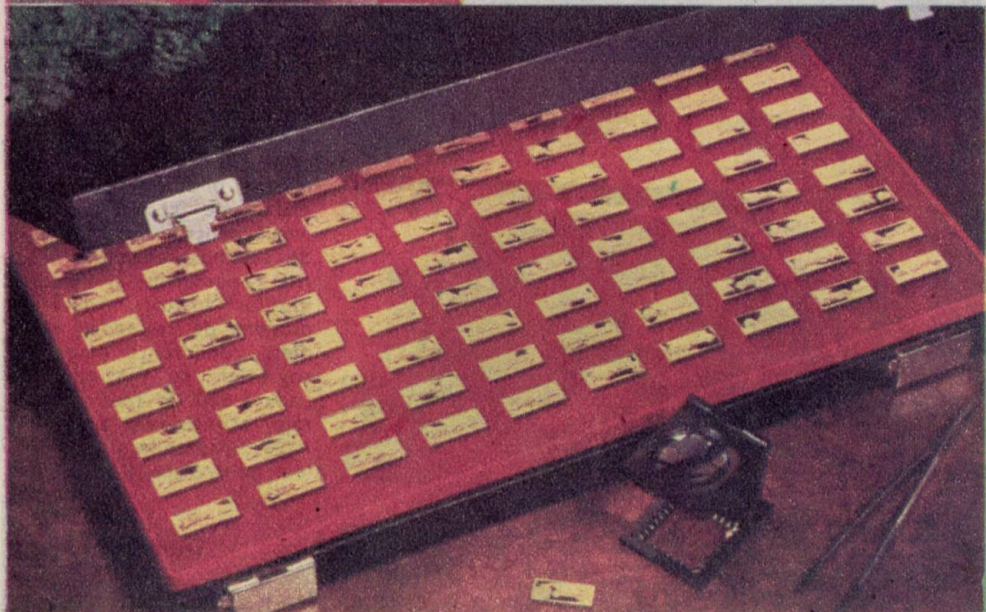
(Continuare în pag. 80)

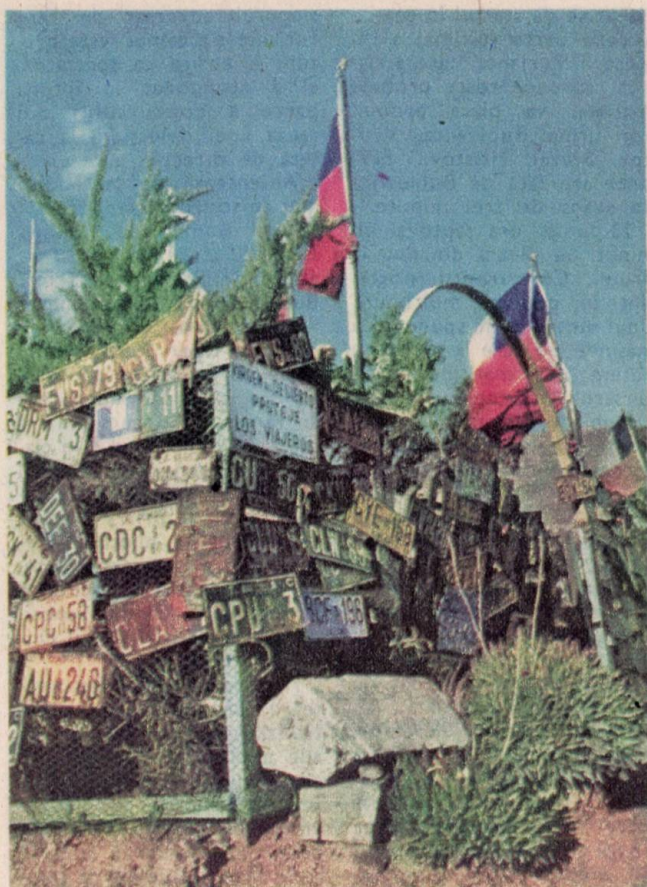


O întâlnire neașteptată pe traseul raliului Paris—Borneo.



Artă miniaturală cu subiecte din lumea automobilelor; „Marile mașini de înaltă performanță” din lumea întreagă. Plăcuțele, care poartă sculptura autoturismului, sînt din argint masiv suflat cu aur de 24 de carate.





Undeva, prin America de Sud, la marginea unui deșert, proprietarul acestei case a adunat toate plăcile de înmatriculare ale vehiculelor care „și-au dat duhul” la ieșirea din înfruntarea cu pustietatea.



PROVERBE ȘI ZICALE PENTRU AUTOMOBILIȘTI

- Brinză bună în burduf de... planetară!
- Ochii care nu se văd, se uită... în oglinda retrovizoare!
- Tăcerea e de aur... nu și pentru cei care nu respectă indicatorul „Claxonatul interzis!”
- Cioburile aduc noroc; oare și parbrizele sparte?
- Apa trece... petele de noroi rămân! (pe hainele pietonilor)
- Socoteala de-acasă nu se potrivește cu cea de pe traseu.
- Ziua bună se cunoaște, abia după ce te-ai întors din cursă.
- Lauda de sine nu miroase... a conducere preventivă.
- Cu somnul să nu te lupți când te afli la volan, că din viață îți taie calea.
- Cine aleargă după doi mecanici de întreținere nu „prinde” (în folosul motorului) nici unul.
- Calul-putere care ți-a scăpat din mină, nu se mai „întoarce” teafăr în garaj.

Mihai MATEICIUC

RALIUL DUNĂRII DACIA '84

(Urmare din pag. 77)

bardează cu pietre marginile drumului, iar din blindaie sar jerbe de scinte.

Din nou fulgeră flegurile. La lumina lor ne apare o mașină Dacia 1310. Poartă numărul 33. E Ludovic Balint! Merge prudent, într-un stil care nu-i este caracteristic. Care să fie cauza? După linia de sosire din probă, oprește pe marginea drumului. Coboră de la volan și zice: „Cred că am pană”... Operatorul Bebe Stoian, de la televiziune, luminează cu o lanternă spatele mașinii, apoi trage de una din roți și dă verdictul: „Pană, pe dracu! Ți s-a desprins puntea!”... Echipajul Balint-Zărnescu abandonează. În acel moment, în întrecere se aflau încă 66 de mașini, iar membrii primei noastre reprezentative ocupau următoarele poziții în clasamentul general: Balint locul 10, Vasile 13, Urdea locul 15, Costinean locul 17, Bucur locul 23.

După o ploale rapidă și după alte câteva ore de veghe, începe să se arate lumina dimineții. Prima parte a raliului se încheie. Mașinile rămase în concurs (în număr de 45) intră în parcul închis de la Sibiu. Facem rost de un clasament al competiției, la regroupare, și aflăm că Vasile ocupă locul 10, Urdea locul 13, Bucur locul 18, Costinean locul 24. Ruptă de oboseală, toată lumea raliului se duce să pună capul jos, timp de două ore. La șapte și un

minut se dă startul în cea de a doua parte (ultima) a întrecerii. Ferjancz, care a câștigat aproape toate probele speciale, va pleca primul. Vor urma Bublewicz, Velikov, Riutel, Hristov... Ferjancz are față de Bublewicz un avans de trei minute.

23 lunie, ora șapte și un minut. Se pleacă din nou la drum. Concurenții noștri sînt în general mulțumiți. Unul dintre ei ne spune: „Cu mașinile pe care le avem nu putem face mai mult. Adversarii care ne-au depășit dispun de automobile Lada sau Moskvici cu o putere aproape dublă față de Dacia”.

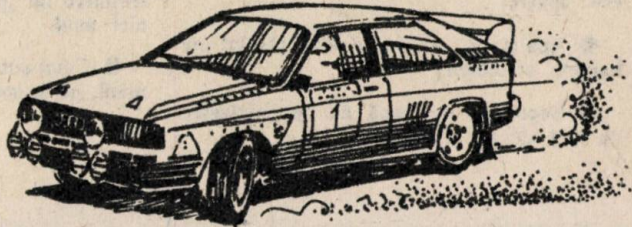
Sibianul Mihai Costinean așteaptă startul cu o mină deloc veselă: „Am avut un ghinion fantastic. Cineva a uitat o cîrpă în compartimentul motorului, care a fost trasă în filtru de aer. Eram la un moment dat pe locul 11 și acum, iată, iau plecarea în urma Skodelor, Wartburgurilor și chiar a unui... Trabant!”... Ceva mai încolo, o poveste asemănătoare ne-o deapănă Horea Gheorghiu și coechipierul său, medicul stomatolog Romeo Dănilă. Lor li s-a rupt cablul de accelerație de mai multe ori, chiar în timpul probelor de clasament. Un adevărat ghinion!

Competiția se încheie după amiază. Începînd cu ora 16,30, la Sibiu sosesc cele 30 de echipaje, din totalul de 68, care luaseră startul cu o zi înainte. Sosește Ferjancz în postură de învingător general. Este a treia victorie a sa, în raliul nostru. Se urcă pe podiumul de sosire și Velikov, pilotul care va ocupa locul secund în clasamentul general, cu o mașină Lada 1600. Polonezul Bublewicz,

singurul adversar de care Ferjancz s-a temut, este prezent la sosire ca spectator: el a abandonat în ultima parte a concursului din cauza unei defecțiuni la cașeta de direcție.

Absentează de pe podiumul de sosire și componenții echipei România A: Balint-Zărnescu (despre care am amintit), Urdea-Amărică, Bucur-Simeanu, Costinean-Barbu. Ei au abandonat în corpore. Doar Ștefan Vasile-Ovidiu Scobai ne dau ocazia să-i aplaudăm, deoarece au rămas în concurs pînă la capăt, ocupînd locul 8 în clasamentul general și primul loc la clasă. Un rezultat onorabil, obținut prin măiestria recunoscută a pilotului Ștefan Vasile și prin experiența, de asemenea recunoscută, a navigatorului Ovidiu Scobai, un „veteran” al Raliului Dunării-Dacia.

A doua zi, după festivitatea de premiere, cei trei-patru ziariști fideli de ani de zile acestui raliu, solicită declarații lui Alexandr Karamișev, conducătorul echipei sovietice, lui Vasilis Despotopoulos, inspectorul F.I.S.A., și lui Marian Bublewicz, pilotul polonez care a abandonat. Sub formă diferită, cei trei exprimă, în fond același lucru: competiția le-a plăcut, organizarea a fost bună, lupta sportivă s-a desfășurat în limitele fair-play-ului. Ascultăm cu plăcere aceste aprecieri și ne gîndim ce bine ar fi dacă ele ar figura și în raportul domnului Despotopoulos către federația internațională. Poate, în acest fel, Raliul Dunării-Dacia ar reveni la cele „două stele”, pe care le-a deținut multă vreme și din care una i-a fost luată la sfîrșitul anului 1983...



LAMBORGHINI — SUB SEMNUL TAURULUI ȘI AL DIFICULTĂȚILOR

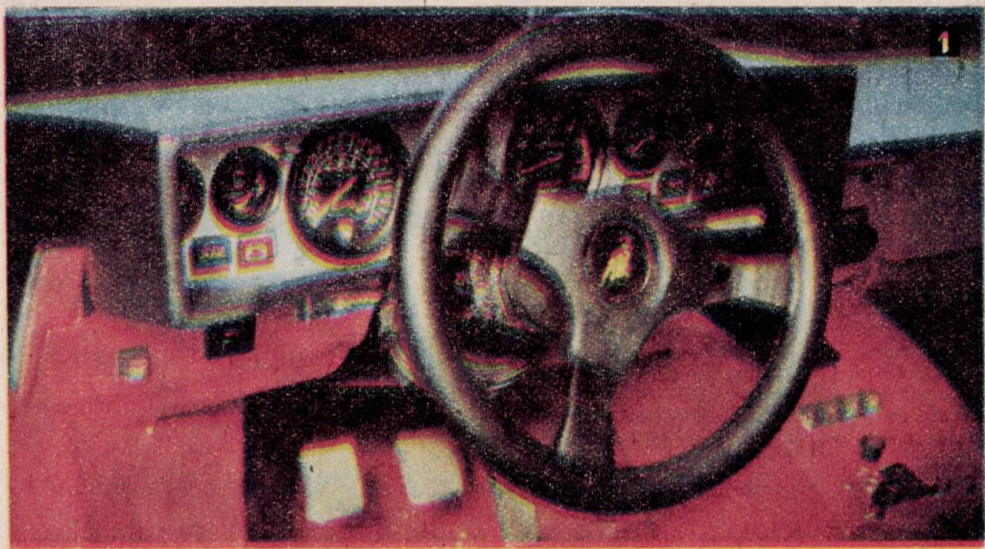
Proiectanții de avioane sau de automobile se inspiră din natură, studiind formele păsărilor, peștilor, picăturilor de ploaie, fructelor. Un avion nu este decât un lăstun metalic, iar un automobil modern frappează prin asemănarea sa cu cine știe ce animal sau insectă.

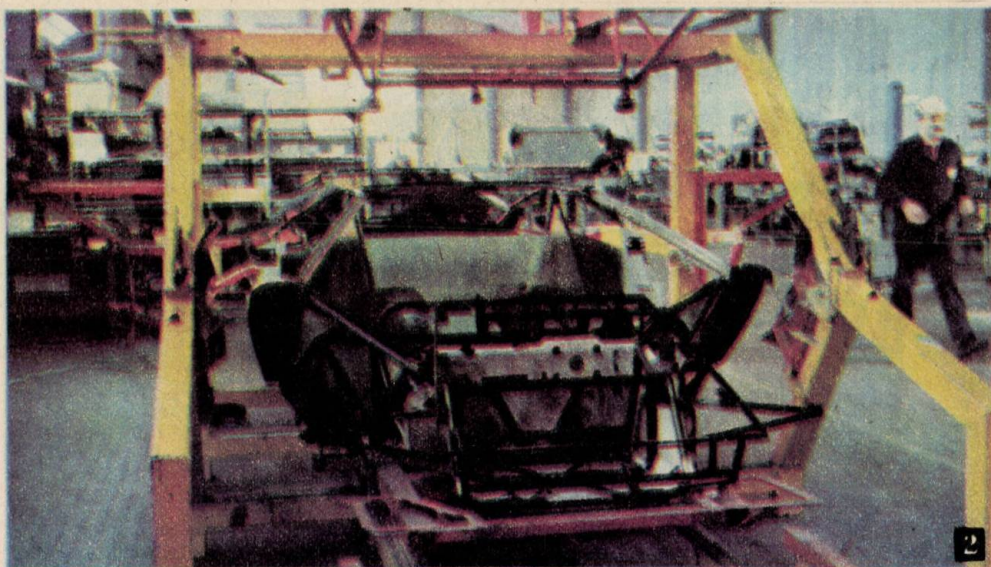
Realizatorii de vehicule terestre sau aeriene se inspiră tot din natură și atunci când trebuie să găsească un nume sau o emblemă pentru creațiile lor. Este cazul, spre exemplu, cu italianul Ferruccio Lamborghini, constructorul de automobile din Sant'Agata Bolognese (provincia Emilia), care și-a marcat mașinile cu silueta unui taur. Un taur din rasa Miura, cum s-a numit, de altfel, unul din automobilele firmei, mult admirat la vremea aceea de amatorii de automobile scumpe, dar scos acum din fabricație.

Lamborghini este, așadar, o firmă care construiește mașini de excepție, așa-zisele mașini cu ten-

dință sportivă. Ferruccio Lamborghini, întemeietorul firmei, a fost însă constructor de tractoare, crescător de tauri de rasă și... viticultor, deși vinurile sale — spun cunoscătorii — n-au cunoscut nici pe departe faima ce și-au dobândit-o automobilele realizate în uzina din Sant'Agata Bolognese.

Istoria firmei cu taurul drept emblemă a început în 1963, când constructorul de tractoare, viticultorul și crescătorul de animale Don Ferruccio Lamborghini s-a gândit să-și investească o parte din fonduri într-o altă afacere ridicând la Sant'Agata Bolognese, nu departe de Modena, două hale de lucru pentru 200 de muncitori specializați în automobile. Pe atunci, criza de petrol era încă departe și boliziile cu prețuri fabuloase, realizate în serie restrânsă, nu duceau lipsă de cumpărători. A venit însă „șocul petrolului” din 1973, care a schimbat radical starea prețelor automobilului: clienții firmei Lamborghini au început să se reducă și uzina din Sant'Agata s-a



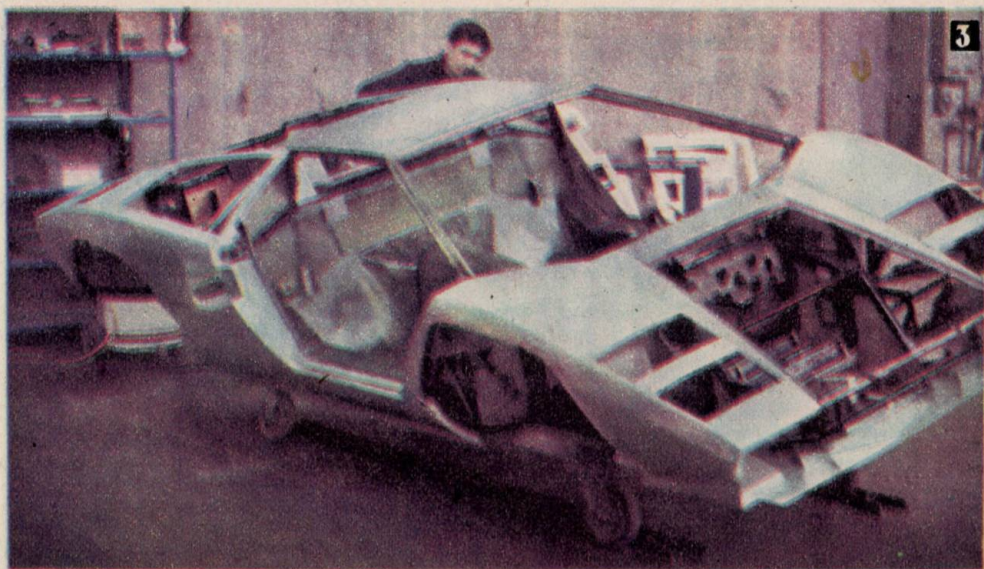


trezit în pragul falimentului. Don Ferruccio n-a avut altă scăpare decât să-și vândă fabrica de tractoare, iar după aceea, prin 1978 și 1979, să cedeze și uzina de automobile unor grupuri financiare cum sînt Leimer-Rosetti și apoi Mimran.

Investițiile făcute de noii patroni și în special de francezul Patrick Mimran (proprietar de terenuri agricole, de mori și rafinării de zahăr) au reușit, în cele din urmă, să salveze firma de automobile Lamborghini de la faliment. Pusă, începînd din 1980, sub conducerea operativă a inginerului Giulio Alfieri, care a lucrat multă vreme la Maserati, uzina din apropiere de Modena a început să renască „din propria ei cenușă” și să producă vechiul model Countach, lansat încă din 1971. La scurt timp după

reluarea activității (în primăvara lui 1981), vechiului model i s-a adăugat unul nou, Jalpa, urmaș direct, prin performanțe și prin „linie”, al modelelor de altă dată Urraco și Silhouette.

În epoca ei de înflorire, Societatea de automobile Lamborghini număra 300 de salariați și producea patru modele deodată. După primul „șoc petrolier” producția uzinei s-a redus la un singur model, realizat în numai 50 de exemplare pe an. Acum, cei 226 de muncitori ai firmei realizează, pe parcursul a 12 luni, 125 de mașini Countach și 110 mașini Jalpa. Munca artizanală, în care se îmbină talentul, experiența, răbdarea și simțul artistic al lucrătorilor, stă și astăzi la baza producției din uzina Lamborghini. Totuși, și aici, ultimele realizări tehnice — mai



ales cele din domeniul electronicii — încep să pătrundă în sfera producției, aducând cu ele economia de timp, de energie, de eforturi.

Ce părere are Giulio Alfieri despre turbo și despre tracțiunea integrală? El afirmă că aceste soluții tehnice nu intră încă în atenția firmei pe care o conduce, așa cum nu intră nici preocuparea de a lansa vreun model nou, pe piață în următorii doi-trei ani. „Ceea ce dorim noi, zice Alfieri, este să ne menținem pe linia de plutire cu modelele pe care le avem și pe care ne străduim să le realizăm ireproșabil, bucată cu bucată.”

Și totuși, o oarecare tendință de a diversifica producția există, chiar de a face apel la tracțiunea integrală. În 1977, la Salonul de la Geneva, firma Lamborghini prezentase o puternică mașină de teren, cu două punți motoare, numită Cheetah. Era vorba doar de un prototip preluat, pentru producția de serie mică, de către o firmă americană.

După șapte ani, conducerea uzinei italiene și-a amintit de vechiul prototip și, pe baza lui, a dezvoltat un nou model de mașină de teren, numită Lamborghini LMA, căreia i s-a prevăzut un motor de 7 000 cmc (cu 12 cilindri) preluat din marină! Acest „Lamborghini al nisipurilor” se înscrie pe linia extravagantă a firmei dispunând de 420 C.P. și de un sistem de orientare, împrumutat și acesta tot din tehnica navală.

Lamborghini vinde de mai mulți ani pe piața americană modelul Countach. De asemenea în ultima vreme, firma italiană urmărește să pătrundă, pe aceeași piață, cu o puternică ambarcație de curse, realizată din kevlar și echipată cu motorul de 12 cilindri utilizat pe automobilul de teren Nemele americane privind protecția mediului înconjurător sînt încă foarte severe, și de aceea, specialiștii uzinei din Sant'Agata Bolognese au și trecut la înzestrarea lor cu epuratoare catalitice și cu sonde lambda.

Așa cum am menționat, modelul Jalpa este ultima realizare a firmei Lamborghini. Acest coupe de două locuri, care cântărește o tonă și jumătate, este echipat cu un motor de 3 485 cmc (8 cilindri în V), plasat central, ce furnizează 255 C.P. Un adevărat uragan ce parcurge kilometrul, cu start de pe loc în 26,7 sec. și realizează o viteză de vîrt de 250 km/h. Pentru a-și etala aceste calități, Jalpa, pretinde între 15 și 20 de litri de supercarburant la suta de kilometri și un preț de cumpărare de peste 90.000 de dolari. Cam mult pentru o epocă de austeritate economică și de mari convulsii pe piața mondială a automobilului!

Dumitru LAZĂR

DISCURI DE FRÎNĂ DIN CARBON

Discurile de frînă din carbon reprezintă o inovație foarte recentă. Cercetările făcute pentru găsirea unui material foarte ușor, dar în același timp cu rezistență mare la uzură, au dus la folosirea acestui material extrem de scump și cu durabilitate foarte mare. Foarte ușoare, discurile din carbon au, de asemenea, marele avantaj de a fi practic nedilatabile și deci indeformabile pînă la o temperatură de 600°C. Se poate obține astfel o frînare cu foarte mare constanță, la fel de eficace la cald ca și la rece, ceea ce nu se poate spune despre discurile clasice care suferă importante deformări. Dar dacă temperaturile ridicate nu-l afectează deloc, carbonul are în schimb proprietatea de a transmite căldura tuturor pieselor învecinate începînd cu etrierele. De unde încălzirea lichidului de frînă și funcționarea defectuoasă a pistonășelor, ceea ce s-a produs la Imola cu Mc Laren-ul Porsche al lui Alain Prost, singurul care a folosit discuri de carbon. În plus, temperatura înaltă topește unsoarea din rulmenții de la roată și îi distruge. Specialiștii în domeniu au continuat, însă, cercetările pentru găsirea de soluții în scopul diminuării transmiterii căldurii. Dacă Ferrari se pare că a abandonat, cel puțin pentru moment, ideea folosirii discurilor de frînă din carbon, Regia Renault, însă, continuă cercetările. La Imola, Warwick a folosit, la mașina sa Renault discuri de frînă din carbon la probele dinaintea cursei, cînd pista era încă uscată. Întrucît în ziua cursei a ploaie, tehnicienii au remontat discurile clasice. De ce? Pentru că nu și-au putut asuma riscul de a folosi discurile din carbon pe ploaie. Frînele în acest caz sînt greu de stăpînit, pentru că eficacitatea lor fiind foarte mare, dozajul devine dificil pe sol alunecos.

Renault și Mc Laren, cele două echipe care folosesc discuri din carbon, au fost obligate să fabrice etriere speciale, mai bine ventilate. Chiar și construcția discurilor a progresat, ele fiind perforate transversal și apoi radial, pentru a mări circulația aerului. În ciuda tuturor dificultăților, avantajele (în primul rînd greutate) determină pe constructori să opteze pentru această soluție; cîștigul de greu-

1. O tradiție: instrumentația de bord convențională, cu cadrane circulare. Citirea se face în condiții optime.

2. Pe acest eșafodaj de montare, caroseria este solidară cu un cadru tubular.

3. Finisarea caroseriei modelului Countach se face pe un șasiu basculant, unde cele mai neînsemnate defecte de planeitate pot fi descoperite și remediate.

tate fiind de 2—3 kg pe roată. Dezavantajul constă, însă, în faptul că fabricarea lor este de durată (aproximativ 6 luni) și costisitoare: peste 10 000 franci bucata.

În plus, durata lor de viață, este redusă datorită procesului de oxidare, care le macină. Iată, deci, că discul din carbon

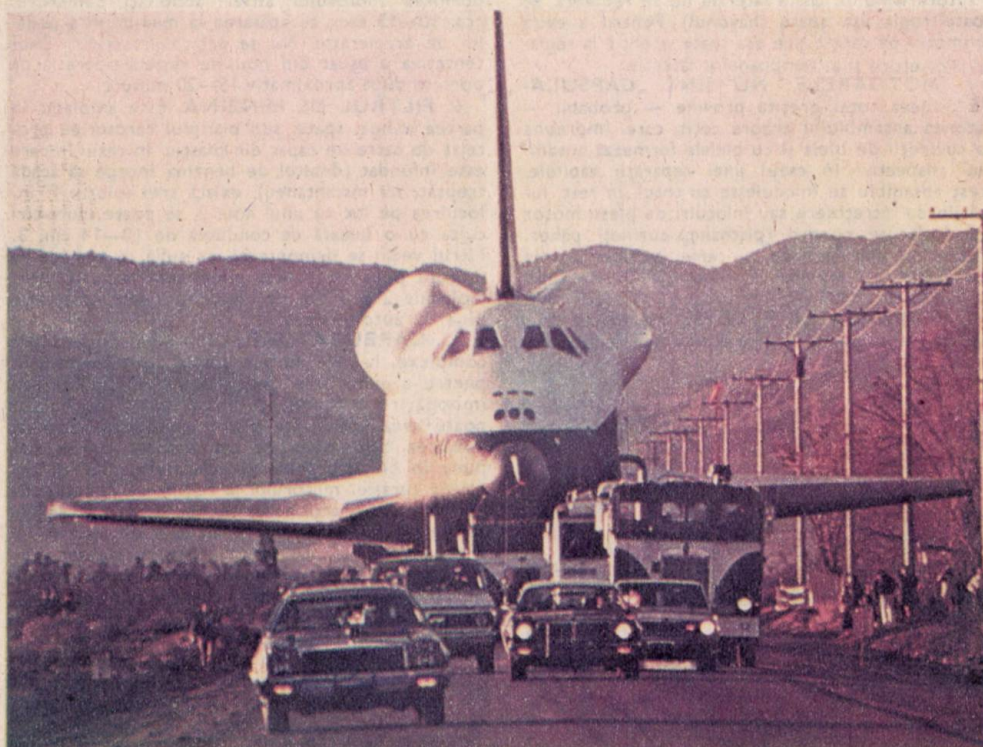
rămîne o idee, o soluție născută și folosită numai în curse, neputînd să-și găsească, deocamdată, accesibilitatea spre producția de serie.

George POPA





O navă spațială pe autostradă! Pentru a-și începe zborul cosmic, „Columbia” trebuie să efectueze un drum și pe pământ. Reîntoarcerea la Cap Canaveral se face cu ajutorul unui atelaj din semiremorci care cîntărește... 3 000 de tone (blocul format din navetă, fuzeea litan și cele două fuzei ajutătoare cîntăresc, cu plinul de carburant, 2 000 de tone). Autostrada a fost construită special, betonul avînd doi metri grosime!





1. **CAROSERIA.** Autoturismele Oltcit Club și Special au caroseria comună. Caroseria, proiectată cu ajutorul calculatorului, avind o formă ameliorată în tunelul aerodinamic de la Saint Cyr, are un coeficient de aerodinamicitate $C_x=0,388$. Are o greutate, nevopsită și neechipată, de 223 kg. La partea inferioară are prevăzute table acoperite prin zincare electrolitică pentru protecția anticorozivă. Grosimea tablei variază de la 0,7 la 2 mm, în funcție de zona de solicitare. Privind procedeul de vopsire prin electroforeză (anaforeză, cu caroseria în baia electrolitică legată la anod) se pot enumera fazele mai importante astfel: degresare I — degresare II — grunduire — strat protecție pentru rezistență mecanică — strat apret — strat email. Mai există și alte operații care fac din caroseria automobilului un produs competitiv pe plan mondial: masticare-tectilizare-insonorizare. Se menționează că partea din față este realizată din piese ce se pot înlocui ușor în caz de accidentare a autoturismului. Ușile laterale nu se reglează. Se poate regla ușa spate (hayonul). Pentru a evita zgomotul pe care-l face ușa spate, atenție la reglajul înclinatorii și al tamponelor laterale.

2. **MOTOARELE. NU SÎNT „CAPSULATE”.** Ideea total greșită provine — probabil — datorită ansamblului arbore cotit, care, împreună cu cuzineții de bielă și cu biebele formează ansamblul respectiv. În cazul unei reparații capitale, acest ansamblu se înlocuiește cu totul. În rest, lucrările de întreținere sau înlocuirea de piese motor pot fi făcute normal (pistoane, cuzineți palier, pompă de ulei, arbore cu came, supape, curele distribuție — numai la motorul Oltcit Club ș.a.m.d.).

3. **PORNIREA LA RECE.** Se face foarte simplu. Se trage „șocul”, nu se atinge pedala de acce-

lerație. Se acționează prin cheia de contact demarorul. Imediat după pornire, se reduce cursa „șocului” la jumătate, iar după încălzirea motorului (la mers fără întreruperi, după 1—2 minute) se are în vedere împingerea în poziție maximă (la fund) a butonului șocului. A ulta șocul tras, înseamnă a funcționa în regim îmbogățit cu carburant, deci un consum de benzină mărit cu 20—25%.

4. **PORNIREA LA CALD.** Motor cald este atunci cînd acesta a mers (deci, uleiul a avut temperatura de 80—90°C) și se repornește după un anumit timp. La pornire, nu se trage „șocul”, se apasă și menține pedala de accelerație la fund (fără a da „șprîțuri”) și se acționează cheia în contact.

5. **ÎNECAREA MOTORULUI.** Orice alt mod de a porni autoturismele Oltcit, la rece sau la cald, conduce, în general, la înecarea motoarelor. Dacă ai ajuns într-o astfel de situație încercați pornirea motorului astfel: acționați demarorul cca. 10—15 sec., cu apăsarea la maximum a pedalei de accelerație. Nu se acționează șocul. Dacă tentativa a eșuat din nou, se repetă operația de pornire după aproximativ 15—20 minute.

6. **FILTRUL DE BENZINĂ.** Este amplasat în partea stîngă, spate, sub planșeu caroseriei, protejat de către un capac din plastic. În cazul în care este infundat (debitul de benzină începe să scadă treptat, nu instantaneu), există trei soluții: 1. Înlocuirea pe loc cu unul nou; 2. se poate scurt-circuita cu o bucată de conductă de 10—14 cm; 3. filtrul vechi se demontează, se suflă cu aer sau se scutură puternic pentru eliminarea impurităților. (Soluțiile 2 și 3 sînt de moment, pentru a ajunge pînă la auto-service).

7. **CARBURATOARELE.** Sînt ansambluri complexe, la care nu pot umbra decît specialiștii, pentru a evita dereglarea jicloarelor (sigilate) de îmbogățire a amestecului. Această dereglare poate avea consecințe grave, conducînd chiar la dublarea consumului de combustibil, fără a mai pune în discuție poluarea atmosferei. Pentru reglarea turației motorului la regim de ralanti este permisă numai acționarea șurubului de aer. În cazul infundării jicloarelor principale de putere, se procedează clasic. Se scoate conducta de aer dintr-un filtru și carburator și se turează motorul pînă la 3000—4000 rot/min, difuzoarele fiind obturate cu podul palmei stîngi.

Carburatoarele sînt prevăzute cu un dispozitiv denumit „etouffoir”, (o supapă electromagnetice pentru închiderea circuitului de alimentare cu benzină în regim de mers în gol, la oprirea motorului).

Carburatorul Oltcit-ului Club este dotat și cu





un alt dispozitiv (denumit Dash-pot) de frinare pentru regimul de revenire la ralanti. Aceste dispozitive, nelipsite la carburatoarele moderne actuale, au rolul de a îmbunătăți condițiile de funcționare carburator-motor, de a reduce poluarea și de a crește economicitatea.

8. ORDINEA DE APRINDERE. La motorul Oltcit Special, 1—2, iar la Oltcit Club 1—4—3—2 (cilindrul 1 este cel din stînga spate, în fața conducătorului auto).

9. ARBORII CU CAME. La Oltcit Special există un singur arbore cu came antrenat printr-o pereche de roți dințate care au o construcție specială, iar la Oltcit Club, există doi arbori cu came antrenati printr-o pereche de curele de distribuție diferite, de altfel ca și arborii (unul antrenează ruptor-distribuitorul, iar al doilea, pompa de benzină).

10. SEPARATORUL DE ULEI (deshuileur). La ambele motoare, această piesă originală, specifică motoarelor răcite cu aer, are rolul de a „filtra” gazele din carter și totodată de a trimite uleiul motor către baia de ulei. (fig. a)

11. RENIFLARDUL. O altă piesă, de asemenea, specifică motoarelor răcite cu aer — reniflardul — are un rol complex. La motorul de 652 cmc are următoarele funcțiuni: gură de umplere, prin care se toarnă uleiul motor; separator al uleiului motor din gazele ce provin din carter; egalizator al presiunii gazelor din carter. La motorul de 1129 cmc, reniflardul are rolul de separare a particulelor de ulei din gazele ce provin din carterul motorului. (fig. a)

12. TRANSMISIA. Este realizată clasic, fiind identică la Special și Club. Față de transmisia planitară de la autoturismele Dacia, la un capăt are o articulație tripodă, iar la celălalt o articulație Rzeppa. Soluția este folosită de către Citroën din 1934, fiind foarte fiabilă. Împreună cu direcția și puntea față, aceste subsansambluri formează un bloc ce asigură o comportare a autoturismului foarte bună în viraj, maniabilitate excelentă ș.a.m.d.

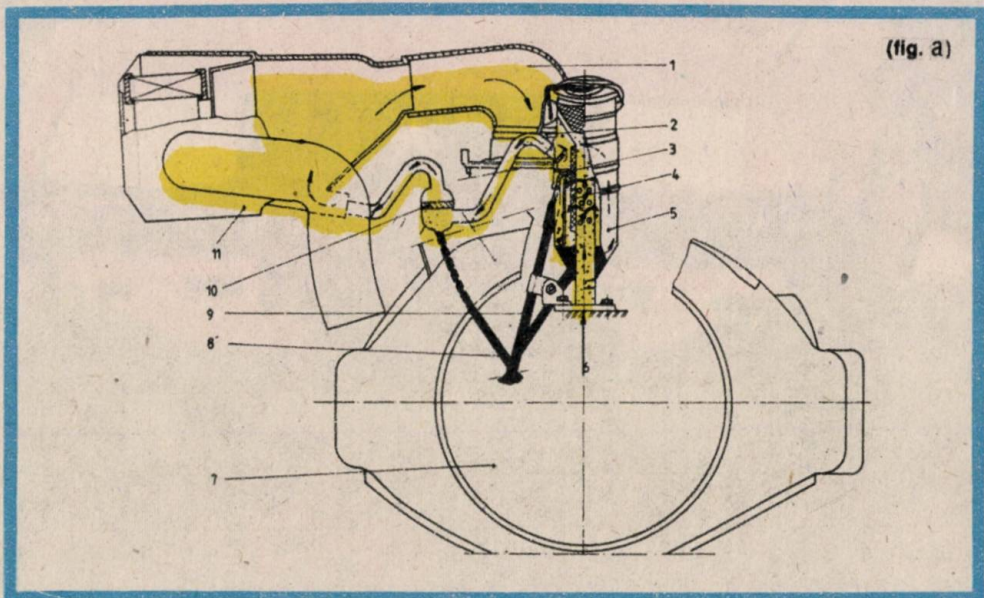
13. PRESIUNEA ÎN PNEURI. Se recomandă 1,9 at la pneurile față, 2,0 at la pneurile spate. Controlul trebuie făcut la fiecare 7.500 km. Pneurile sînt fără cameră (Tubeless). În cazul în care un pneu nu mai poate menține presiunea, se recomandă a se introduce camere de aer 145 GK 13 și ventile corespunzătoare, din comerț.

14. FILTRUL DE AER. Are montat în interior un termostaț, care permite reglarea aerului proaspăt la 37°C, ceea ce ajută la funcționarea normală a motorului, în special la temperaturi scăzute. Trebuie curățat la 15.000 km (suflat cu aer) și înlocuit la 30.000 km, pentru a nu conduce la creșterea consumului de combustibil.

15. FRÎNELE. Sistemul de frinare cu soluțiile alese de către constructor (circuite independente față-spate, frîne disc ventilate pe față, frîne disc pe spate, rezervor de lichid compartimentat ș.a.) este foarte eficient și fiabil. Plăcuțele de frînă față-spate se controlează (și uneori se înlocuiesc, mai ales pe spate) chiar la 15.000 km. Plăcuțele pentru frîna de securitate (frîna de mină) sînt separate, pe discurile față și nu ridică nici un fel de probleme.

16. INSTALAȚIA ELECTRICĂ. Autoturismul Oltcit Club, față de instalațiile clasice, are particularitățile: alternatorul are un releu electronic încorporat, iar în bord se află un turometru electronic. Deci, instalația electrică nu este nici electronică, nici capsulată. Se poate lucra foarte ușor după schemă pe subsansambluri (baterie, bobină de inducție, demaror, ruptor-distribuitor ș.a.m.d.) care sînt deja foarte bine cunoscute la noi, mai ales că, în principiu, aproape 100% au aceiași furnizori ca la autoturismele Dacia.

17. A.E.I. Aprinderea electronică integrală folosită numai la autoturismele Oltcit Special este astfel concepută, încît să asigure economicitate și poluare redusă. Instalația electrică nu are ruptor-distribuitor. Are, în schimb, doi captori de turație și unul de depresiune, care permit reglarea optimă a avansului, în funcție de sarcină și turație. Instalația mai are un fel de minicalculator,



(fig. a)

care înlocuiește ruptor-distribuitorul și optimizează funcționarea echipamentului. Este fiabil și modern (se folosește deja în serie pe foarte multe tipuri de autoturisme). În mod normal, nu se repară, iar în cazuri accidentale, când apar defecțiuni, se înlocuiesc componentele respective.

18. ȘTERGĂTOR DE PARBRIZ. Unii conducători auto obișnuiesc să scoată lamele ștergătoarelor față și spate. (Dacă o fac, trebuie să protejeze capătul cu o bucată de cauciuc — o conductă scurtă — pentru a nu zgăria parbrizul dacă pornește instalația din neatenție). Unii, tot din neatenție, „scapă” suportul de fixare a lamei și fisurează sau sparg piesa din material plastic la contactul cu parbrizul. Datorită acestor demontări repetate poate apărea și o uzură avansată a acestor

pieșe. În acest caz, defectul se poate depăna cu ușurință prin înlocuirea brațului, lamei sau piesei de plastic din față cu piesele corespundente de la ștergătorul spate. Depanarea este valabilă numai până la remedierea rapidă a defectelor.

ing. Traian CANTĂ

1. conductă de aer filtru carburator; 2. carburator; 3—4. sită; 5. reniflard; 6. conductă motor-reniflard; 7. motor; 8. conductă separator de ulei — baie; 9. joă ulei; 10. separator de ulei; 11. filtru de aer.





MOTOCICLETĂ DE CURSE PROIECTATĂ DE UN ROMÂN

La Bruxelles a apărut nu de mult o interesantă lucrare intitulată „Les motos de compétition” (Motociclete de competiție), semnată de Luigi Rivola cu o prefață a cunoscutului realizator de emisiuni de la televiziunea franceză, Yves Mousousi, un iubitor al motocicletelor, el însuși participant la unele întreceri pe două roți. Ce ne spune Luigi Rivola în lucrarea sa? Că în anul 1923, firma Peugeot a dat la iveală o motocicletă de o jumătate de litru, care s-a acoperit de glorie în marile concursuri internaționale ale vremii, autorul acestei motociclete fiind inginerul român Antonescu Lesmann.

Firma Peugeot, precizează autorul, dorea să realizeze o motocicletă de performanță, care să permită piloților francezi să țină piept constructorilor și piloților englezi, care dominau concursurile internaționale din acea vreme. Inginerul român Antonescu a fost însărcinat cu elaborarea proiectului și el s-a achitat exemplar de misiunea sa, re-proiectând și modernizând, după propriile sale idei, un motor Henry, de proveniență elvețiană, pe care firma Peugeot îl utilizase până atunci.

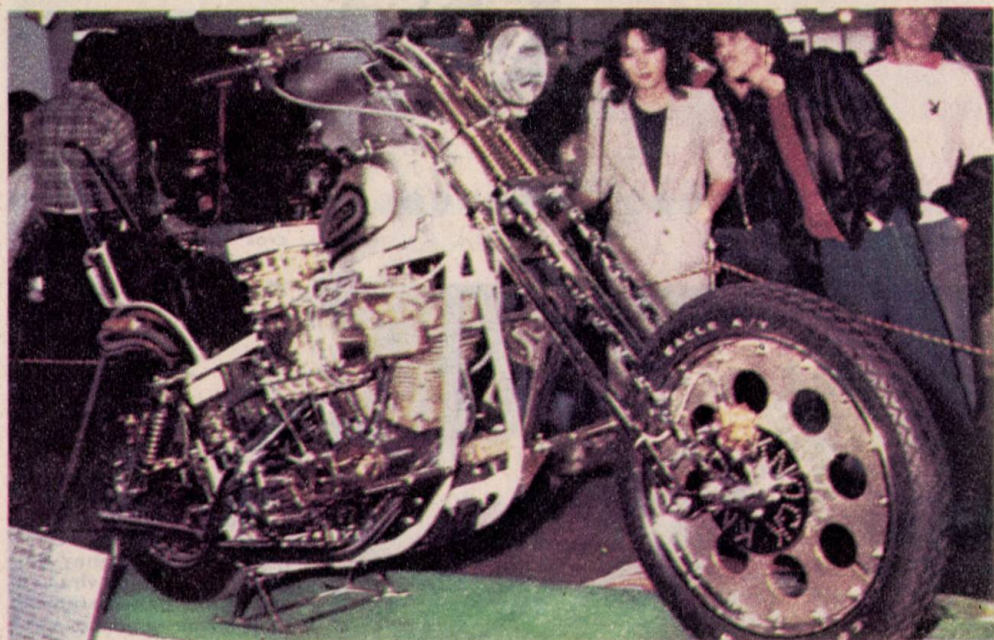
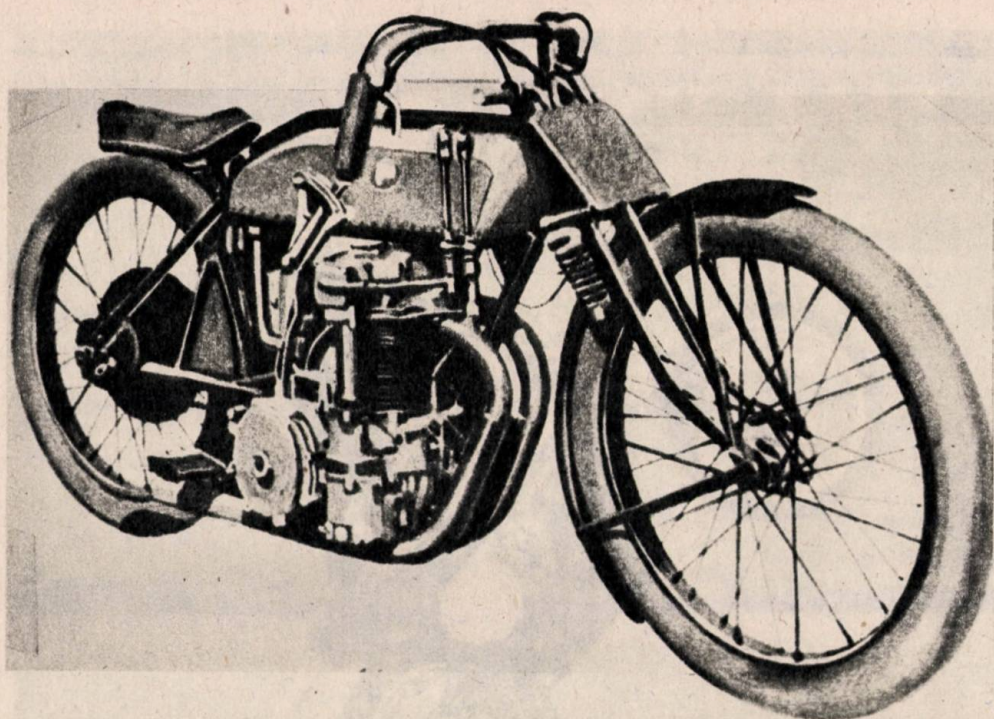
Motorul motocicletei Peugeot 500, realizat de Antonescu, era un bicilindru, în 4 timpi, de 495,1 cmc (62x82 mm), răcit cu aer, care dădea 27 C.P. la 5000 rot/min. Cutia de viteze cu 3 trepte, era plasată în bloc cu motorul. Motocicleta era echipată cu frină cu tamburi laterali și cu o suspensie elastică (are spirală) numai în față. Viteza de vîrf era de 160 km/h.

Peugeot 500 a cîștigat numeroase concursuri în Spania, Elveția, Italia și Franța condusă de unii din așii francezi ai vremii ca Gillard, Grimaud și Ricard. Cel mai strălucit succes l-a obținut Gillard, în Marele Premiu al Națiunilor de la Monza (Italia), unde a realizat o viteză medie de 148 km/h. O performanță de răsunet pentru epoca respectivă!

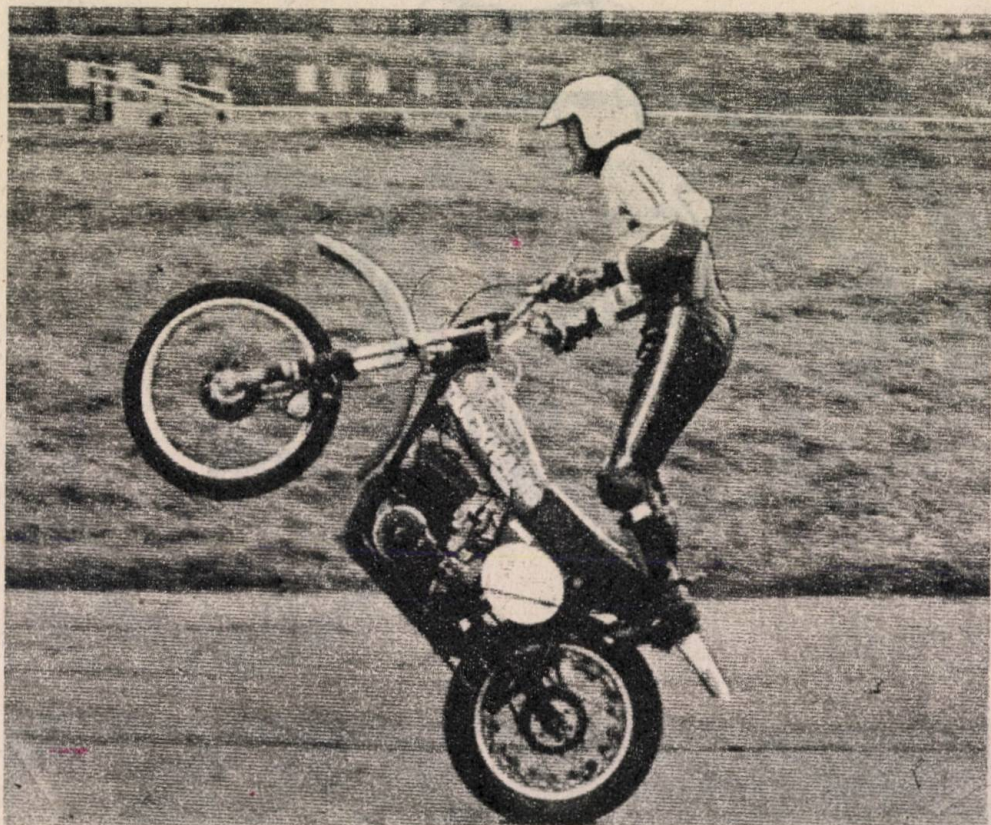
Deși temperatura exterioară este cu mult sub zero grade, această motocicletă B.M.W. este supusă unor adevărate probe „de foc”. Aparatura electronică cu care este înzestrată și sofisticatul „tren de aterizare” permit o testare completă în condiții deosebit de dure. După o adevărată tortură ce însumează 400 km pe zi, motocicleta este preluată de o întreagă armată de specialiști. Se descifrează diagramele de lucru și se „citesc” radiografiile fiecărei părți componente.

În decursul unui an se parcurg peste 100 000 km. obținându-se date extrem de prețioase pentru constructor.

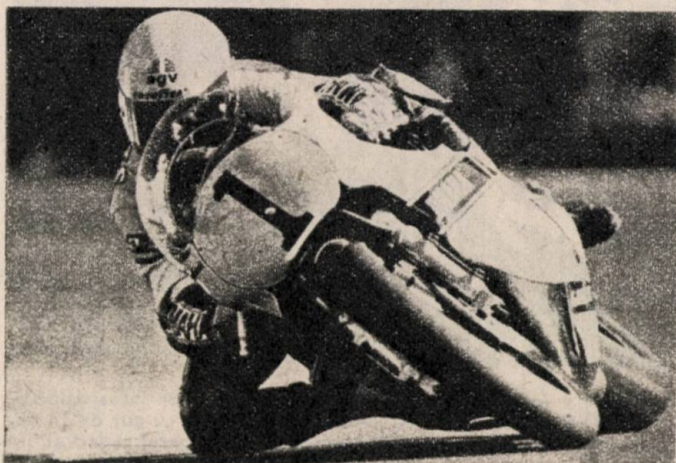
Dan NĂSTASE



O motocicletă cu adevărat.. „de aur” a fost prezentată publicului la un salon internațional organizat la Tokio. Este vorba de SUPER — HARLEY — CHOPPER, eloxată cu aur de 24 de carate. În preț de 30 000 de dolari credem că ar fi cazul să se includă și un garaj „adekvat”...



Inginerul Chris Meyers din Londra deține un record mai puțin obișnuit: folosind o motocicletă de cros Kawasaki, el a parcurs 24 km rulind numai pe o roată!

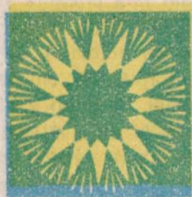
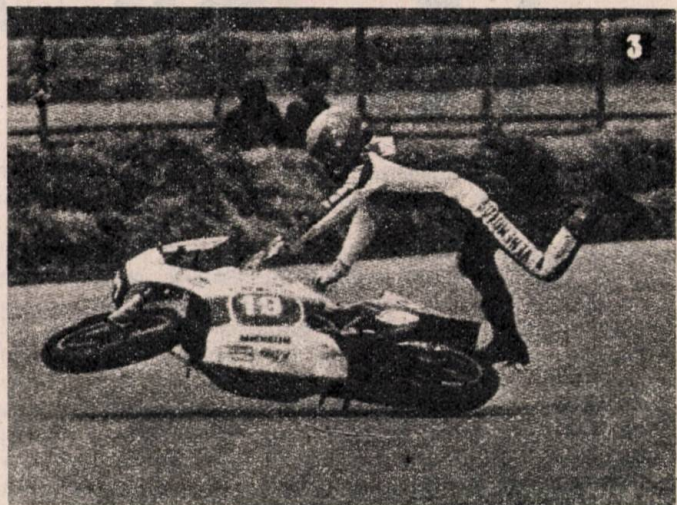


Nu este instantaneul unui derapaj spectaculos, așa cum pare la prima vedere, ci stilul în care campionul mondial Kenny Roberts „atacă” un viraj cu 200 km/h. Deși costumele piloților au ranforsări speciale la genunchi, în finalul cursei sînt polizate complet — virajele pe un circuit de viteză luîndu-se cu adevărat „la sînge”.



De multe ori, pentru motocicliștii de performanță, „a pierde cursa” înseamnă „a scăpa din mină” la propriu, chiar motocicletă. Nu au fost scutiți de asemenea experiențe neplăcute nici chiar marii campioni mondiali: Franco Uncini (1), Johnny Cecotto (2), Gregg Hansford (3), (în imagini) și mulți alți „ași” ai călăriei moderne, azvirlți din șa de „armăsarii” lor năvălași. Recordul „absolut” de viteză îl deține Barry Shenne cu o căzătură pe circuitul Daytona la 282 km/h! Din fericire, fără urmări. Incredibil, dar... adevărat!

Dan NĂSTASE





INEDITUL

ROSTOCK

Turistul dornic să cunoască și partea de nord a R.D. Germane va trăi satisfacția unei inedite întâlniri cu un oraș care se impune, în primul rând, nu prin vechimea sa și a cochetelor clădiri care durează de peste veacuri, ci prin capacitatea vizionară a edililor de a armoniza valoarea trecutului cu creația prezentului, de a păstra și duce mai departe tot ceea ce, mai bine de trei sferturi de mileniu, au dat strălucire Rostock-ului, orașului lumină de la Marea Baltică.

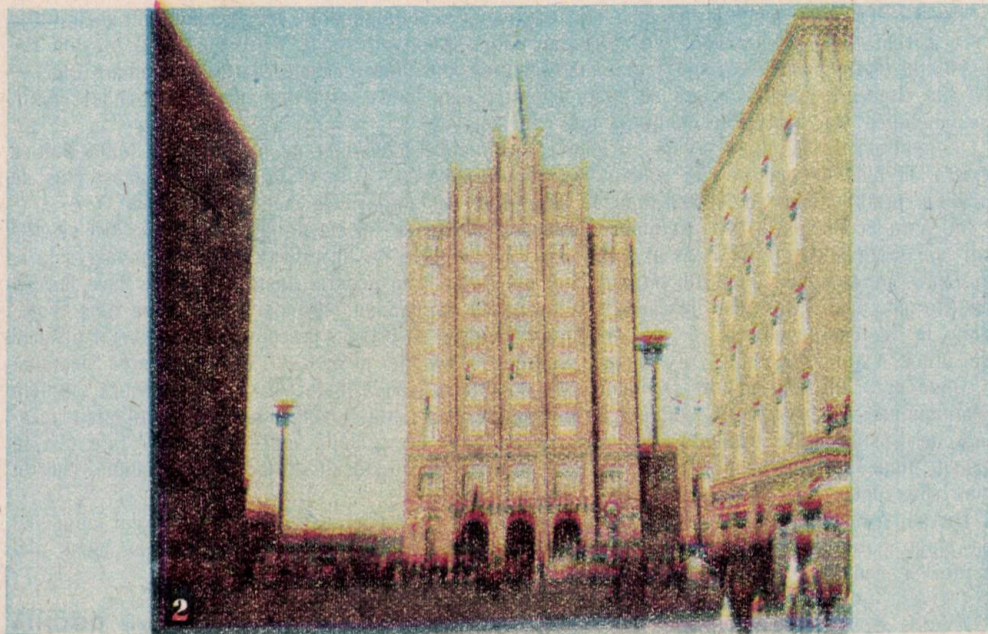
În decursul anilor am avut posibilitatea să călătoresc prin multe localități din țara prietenă și de aceea îndrăznesc să afirm că Rostock-ul este inedit prin frumusețea sa deosebită și odihnitoare, prin personalitatea dobândită într-o construcție arhitectonică de unicat. Dacă în Berlin, capitala R.D.G., la Dresda, Leipzig, Jena, ca să amintesc doar câteva dintre localitățile frecventate mai des de turiștii români, invadarea noului în construcția și reconstrucția acestor localități este dominantă, în orașul de la Marea Baltică apare foarte evidentă preocuparea edililor de a integra armonios noile construcții la ansamblul gotic al urbei, care și-a început existența în secolul al XII-lea, sub semnul mării și al comerțului. Sint convins că turistul care a călătorit în partea de

nord a R.D.G. ne va da dreptate asupra celor afirmate, despre ineditul Rostock. În timp ce orașul Stralsund, situat lângă strîmtoarea maritimă Stralsund, la o depărtare de cca 90 km de Rostock, se impune prin valoarea edificiilor în stil gotic care datează din secolele XIII, XIV și XV (multe din ele fiind astăzi muzee de mare renume), personalitatea orașului Rostock este susținută de continuitatea stilului gotic în urbanistica actuală modernă, în reconstrucția urbei care a avut mult de suferit în timpul celui de al doilea război mondial.

Turistul neavizat de specificul construcțiilor locale este tentat, la primul contact cu Lange Strasse (una din cele mai frumoase străzi ale orașului) să creadă că tot ceea ce vede în fața ochilor durează de secole în șir. În realitate, întreaga arteră a orașului a fost construită în anii regimului democrat, cu migală și măiestrie. Pentru a înălța zecile și sutele de turnulețe ce împodobesc fațadele clădirilor viu colorate, ca și frescele orizontale din cărămidă roșie, decorate cu diverse motive, executate din siliciu și sticlă, a fost nevoie de multă migală, de măiestrie și, totodată, de aprecierea unui stil care s-a impus în arhitectura orașelor. Numai clădirile Interhotelului Warnow și Casei sindicatelor fac excepție de la stilul gotic ce domină impunătoarea magistrală a Rostockului.

Înscriindu-ne cu autoturismul pe Lange Strasse (Strada lungă), după ce am intrat prin Poarta Steintor, pentru a ajunge la modernul interhotel Warnow, am reținut încă din fuga mașinii cîteva obiective turistice care ne-au atras atenția prin mărișia și frumusețea lor. Primăria (Rathaus) orașului, situată în piața Ernst Thälmann — un edificiu a cărei construcție a început la mijlocul secolului al XIII-lea cu extinderi și modificări ulterioare, printre care fațada gotică cu șapte turnuri, terminată la sfîrșitul secolului al XV-lea, și corpul anexă ridicat în 1727; biserica Sf. Maria — cea mai impunătoare și mai însemnată construcție gotică din Rostock — edificiu care reflectă o perioadă neîntreruptă de 400 de ani de istorie a arhitecturii, începînd din a doua jumătate a veacului al XIII-lea; magazinul „Centrum”, Casa sindicatelor etc.

Dar ineditul Rostock strălucește nu numai prin stilul său gotic, prin coloritul viu al fațadelor de la clădiri, fie că este vorba de strada lungă, de fosta monetărie din Rostock, de catedrala Dabheran, de Universitätsplatz, de Teatrul popular, de Galeria de artă, de Muzeul de istorie a culturii sau de Muzeul construcțiilor navale. Tinerețea orașului și, de fapt, ancorarea acestuia în epoca modernă pe care o trăim, se materializează prin noile cartiere de locuințe ale Rostockului, ridicate îndeosebi în zona ce separă Rostockul de stațiunea Warnemünde, aflată spre țărmul Mării Baltice, la o depărtare de 12 km de centrul orașului.





3

Pentru a sublinia amploarea noilor construcții de locuințe, amintim că în noile cartiere, printre care Lütten Klein, Evershagen, Lichtenhagen, Gross Klein, locuiește aproximativ 50 la sută din populația Rostock-ului. Aproape toate apartamentele din noile cartiere, datorită orientării blocurilor, au o poziție favorabilă față de soare, ceea ce este foarte important într-o zonă unde condițiile climatice au o mai pronunțată notă de asprime.

În contrast cu asprimea vremii, în inimile și sufletele oamenilor de pe țărmurile Mării Baltice există un plus de omenie, de solicitudine, de intrajutorare. Turistul va descoperi acest plus de omenie pretutindeni, pe stradă sau în magazine, în unități de service auto etc.

În viața economică a R.D. Germane, Rostock-ul deține un loc de primă importanță. Aici se află cel mai mare port internațional al R.D.G. cu 173 de nave ce alcătuiesc flota comercială a țării. În 1983, de exemplu, în portul internațional din Rostock au acostat peste 3 000 de nave din 53 de țări ale lumii. Mărfurile descărcate și încărcate au depășit cifra de 17 milioane tone. Totodată, la Rostock se află și cel mai mare santier naval al R.D.G., precum și un combinat piscicol de primă mărime, la care se adaugă puternice nave de pescuit și de prelucrarea peștelui.

După cum am mai amintit și înainte, din centrul orașului Rostock și pînă la vestita stațiune Warnemünde sînt numai 12 kilometri. Warnemünde este perla Rostock-ului, iar paternitatea acesteia de Rostock este evidentă, deoarece deoparte și de cealaltă parte a șoselei care unește aceste două localități se află noi cartiere de locuințe ale Rostock-ului, locuințele soarelui, cum le mai spun localnicii.

Un popas la bătrînul far de pe țărmul Mării Baltice, la modernă piscină de pe malul mării sau pe plaja mării din fața hotelului „Neptun” întregesc plăcutele amintiri ale turistului ajuns aici pentru a cunoaște ineditul Rostock.

Vasile DOCHIA



- 1 Poarta Steintor.
2. Una din impunătoarele clădiri de pe Lange Strasse
- 3 Modernul hotel Neptun domină plaja Mării Baltice în stațiunea Warnemünde.
4. Piața Ernst Thälman. În față primăria cu cele șapte turnuri în stil gotic.
5. Bătrînul far de pe țărmul Mării Baltice

D-ALE AUTOMOBILULUI

Umor

- Acela care nu mai știe altceva decât șoferie este un rău șofer.
- A depista o pană este o artă.
- Anvelopa uzată e o sabie cu două tăișuri.
- Artă conducerii automobilului este unică, manifestările ei sînt multiple
- Automobilul îngrijit e un prieten nedespărțit
- Automobilul cu mai mulți șoferi rănine neîntreținut
- Automobilistul cu orînduială cruță multă oboseală.
- Cea mai economică frînă e frîna de motor.
- Centura de siguranță e pază sigură.
- Cine improvizează, nu ajunge prea departe
- Civilizația rutieră se întărește prin exemplu.
- Conducerea preventivă e superlativul artei conducerii automobilului.
- Defectul găsit e pe jumătate înlăturat.
- Diferența dintre oameni și șoferi o face numai educația.
- Dragostea pentru autoturism e o trăsătură a tinereții
- Esențialul este cum conduci, nu cît conduci.

- Frîna nu este nimic, terenul este totul.
- Lîngă automobilul defect, multe lucruri se învață repede
- Neasigurarea la depășire duce la accident
- Nerabdarea este o mare piedică pentru succesul unei călătorii cu autoturismul
- Nu poate fi automobilist bun cel care nu stăpînește pedala de accelerație.
- O călătorie cu autoturismul sîrșește acolo unde a început
- Omenia este „inimă” automobilistului.
- O reparație la timp scutește pe multe altele.
- Orice autoturism are frumusețea lui, dar nu oricine o vede.
- Prioritatea este regula de bază a prudenței.
- Reduțeți viteza cu o clipă mai devreme, decît mai tîrziu.
- Rugina nu „crește” pe automobilul șters și uns.
- Șoferul needucat e ca un automobil fără frîne.
- Tehnica depășirii este o îmbinare a științei cu arta.
- Toate regulile de circulație îndeamnă la prudență.
- Unde sîrșește prudența începe accidentul.
- Un autoturism se procură greu, dar se poate pierde ușor.
- Un autoturism frumos e mereu prezent în discuții.

I. M.



AGRESIUNEA

Din toate timpurile transporturile au influențat într-o măsură hotărâtoare evoluția civilizațiilor. Astăzi, numărul călătoriilor și cantitatea mărfurilor care străbat globul au atins niveluri record. Cu toate semnalele de alarmă ce s-au tras privind lipsa tot mai acută de combustibili hidrocarbonați, omenirea dorește tot mai multe automobile, deși acestea au depășit uluitoarea cifră de 350 milioane bucăți, întrevăzându-se că în anul 2 000 parcul mondial va atinge 600—800 milioane vehicule. Această veritabilă explozie a motorizării nu ține însă seama de impactul pe care îl are hiperbolica diseminare a automobilului asupra mediului înconjurător. Într-adevăr, dezvoltarea circulației rutiere a adus odată cu ea și numeroase deficiențe, dintre care unele pot fi fatale pentru om și mediul natural în care acesta viețuiește. Poluarea chimică, optică și fonică, creșterea riscului de accidente, iată numai câteva din cele mai îngrijorătoare aspecte ale agresiunii automobilului contemporan.

S-a dezumanizat oare automobilul? S-a transformat el într-adevăr dintr-un prieten în dușmanul de neîmpăcat al naturii și omului? Iată un aspect al motorizării asupra căruia omenirea merită să reflecteze.

REVOLUȚIA EDILITARĂ

În cea mai mare parte a planetei, localitățile datează cu mult înainte de inventarea automobilului sau, cel puțin, înainte ca acesta să-și facă apariția în acele locuri. Dar străzile strimte și întortocheate, care permiteau cindva căruțelor și pietonilor să se deplaseze cu ușurință și fără pericol, au devenit cu totul improprie circulației automobilului cu viteze din ce în ce mai mari și într-un număr în continuă creștere. Pe de altă parte, orașele au devenit din ce în ce mai aglomerate; potrivit unor statistici ale O.N.U., în S.U.A. locuiește în orașe 75% din populația țării, iar în apusul Europei 55%, și cifrele sînt în continuă creștere. Odată cu afluxul de locuitori, crește, evident, numărul de mașini, iar densitatea acestora urmează o